



COMMISSIE MARITIEM RECHT

VIJFDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

**PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
(PRIVAATRECHT)
SCHEPELINGEN**



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer
Commissie Maritiem Recht

Verslaggever: Eric Van Hooydonk

VIJFDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Dit Blauwboek bevat voorstellen van de Commissie Maritiem Recht voor de herziening van het Belgische scheepvaartrecht. Deze voorstellen vormen samen de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en worden in 2011 en 2012 onderworpen aan een publieke consultatie. Hoewel de hier voorliggende tekst nog enkele onvolkomenheden zou kunnen bevatten, is er de voorkeur aan gegeven de tekst te publiceren op www.zeerecht.be zoals hij is voorgesteld tijdens de desbetreffende studiedag, zonder verbeteringen. Op basis van de ontvangen opmerkingen en overleg met belanghebbenden zal de Commissie Maritiem Recht de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek verder afwerken.

COMMISSIE MARITIEM RECHT

PROEVE
VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
(PRIVAATRECHT)

SCHEPELINGEN

VIJFDE BLAUWBOEK
OVER DE HERZIENING VAN
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Verslaggever:
Eric Van Hooydonk

Precies zoals een lichaam, wanneer de ziel het verlaten heeft, geen persoon meer, maar wel een lijk is, zo ook kan een schip, wanneer de kapitein het verlaten heeft, niets anders meer dan een wrak zijn.

(Petit, F., *Beginselen van zeevaartrecht*, Brussel, De Toekomst, s.d., 47)

COLOFON

Eric Van Hooydonk
Vijfde Blauwboek over de herziening van het Belgisch Scheepvaartrecht
Antwerpen
Commissie Maritiem Recht
2012

213 pag. - 29,7 x 21,0 cm

Photos courtesy of Etienne Schouppe and Eric Van Hooydonk

© 2012 Eric Van Hooydonk

Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder de uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van de auteur.

Hoewel bij de realisatie van deze uitgave een zo groot mogelijke nauwkeurigheid en correctheid werd nagestreefd, kan voor de aanwezigheid van eventuele (druk)fouten, onvolkomen- en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteurs hiervoor geen aansprakelijkheid.

Eric Van Hooydonk Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht
Emiel Banningstraat 21/23, B-2000 Antwerpen

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, DG Maritiem Vervoer
Vooruitgangstraat 56, B-1210 Brussel, lokaal 7A03

zeerecht@mobilit.fgov.be, droitmaritime@mobilit.fgov.be
www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be

VOORWOORD

De federale overheid heeft de jongste jaren aanzienlijke inspanningen geleverd om België als maritieme natie op de internationale kaart te zetten. De succesrijke herinvlagging van de Belgische koopvaardij en de profilering in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie zijn o.m. gepaard gegaan met diverse ingrepen tot modernisering van de maritieme wetgeving (nieuwe Wrakkenwet, nieuwe Scheepsarbeidsovereenkomstwetten voor de zeevisserij en de koopvaardij, toetreding tot het LLMC-Protocol en het Bunkerolieverdrag, nieuwe Maritieme Beveiligingswet, ...) en met een erkenning van het Noordzeebeleid als een afzonderlijk beleidsdomein. Samen met het aanhoudende succes van en de investeringen in de zee- en binnenhavens duidt dit op een grote dynamiek en vitaliteit, zowel in de publieke als de private haven- en scheepvaartsector. Deze sector is en blijft de motor van de Belgische economie.

Sinds enkele jaren is een volledige herziening van de Belgische scheepvaartwetgeving in voorbereiding. De in 2007 opgerichte Koninklijke Commissie voor de Herziening van het Zeerecht werkt aan een volledig nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek. Met de medewerking van talrijke binnen- en buitenlandse experts wordt een nieuwe wettelijke regeling uitgedokterd die de competitiviteit van de Belgische scheepvaart- en havenbedrijven en van de maritiem-juridische dienstverleners nog verder kan versterken. Dergelijke herziening is dringend nodig omdat de huidige Zeewet, waarvan de basisversie dateert uit 1879, sterk verouderd is.

In de eerste jaarhelft van 2011 wordt een Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gelanceerd, die meteen wordt onderworpen aan een publieke consultatie. Voorliggend Blauwboek is het vijfde in een reeks van een twaalfstal verslagen van de herzieningscommissie. Deze verslagen bevatten een kritische analyse van de huidige Belgische wetgeving, die werd uitgewerkt mede in het licht van internationale verdragen, buitenlandse wetgeving en de betrokken belangen. Op basis van deze onderbouwde kritiek worden in de verslagen concrete tekstvoorstellen met bijhorende toelichting gepresenteerd. Ik feliciteer de herzieningscommissie met de grondigheid en de indrukwekkende resultaten van haar werkzaamheden.

Meteen doe ik een warme oproep aan alle betrokkenen uit de scheepvaart- en havensector en uit de juridische wereld om actief aan de consultatie deel te nemen en bij te dragen tot de opstelling van een wettelijke regeling die maximaal aan de noden beantwoordt. Op basis van de resultaten van de consultatie en een publiekrechtelijk complement zal een voorontwerp van wet worden opgesteld dat wordt onderworpen aan het formele wetgevende proces.

Brussel, 8 februari 2011

Etienne Schouppe
Staatssecretaris voor Mobiliteit



TEN GELEIDE

De Belgische scheepvaart- en havensector behoort tot de wereldtop. De zeehaven van Antwerpen is de tweede van Europa en in vele opzichten, waaronder haar oppervlakte, de grootste ter wereld. Zeebrugge, Gent, Oostende, Brussel en Luik vervullen, elk wat hun activiteiten betreft, in Europa eveneens een leidinggevende rol. Wat betreft tonnage behoort de Belgische koopvaardij al jaren tot de twintig grootste ter wereld, vóór deze van verschillende grote Europese maritieme naties. De Belgische transportverzekeringsmarkt hoort bij de vijftien belangrijkste van de wereld. Maritiem België beschikt over een internationaal erkende know-how op bouwkundig, nautisch, economisch en juridisch gebied. In een tijd van globalisering is de maritieme sector meer dan ooit het kroonjuweel van de Belgische economie.

Met het oog op de verdere uitbouw van de Belgische scheepvaartsector – of de 'scheepvaartcluster' – is de herziening van het Belgische zeerecht een prioriteit. De huidige Belgische Zeewet – in het Wetboek van Koophandel opgenomen als Boek II – is volledig voorbijgestreefd door de hedendaagse praktijk van het zeevaart- en zeehandelsbedrijf en door buitenlandse wetgevingen.

Tijdens een druk bijgewoonde studiedag te Antwerpen op 16 mei 2006 kondigde toenmalig Minister van Mobiliteit en de Noordzee Renaat Landuyt een grootscheepse herziening van het zeerecht aan. Onder zijn impuls en met steun van de Koninklijke Belgische Redersvereniging is eind 2006 een beperkt Expertenteam Zeewet van start gegaan met de voorbereiding van een Nieuwe Belgische Zeewet. Dit team heeft een Groenboek gepubliceerd waarmee een aantal eerste ideeën en suggesties werden onderworpen aan een succesrijke eerste publieke consultatie.

Bij Koninklijk Besluit van 27 april 2007 werd een Commissie Maritiem Recht opgericht die de redactie van een nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek voorbereidt. Minister van Mobiliteit Yves Leterme en vervolgens Staatssecretaris Etienne Schouppe verleenden dit project volle steun. De herzieningscommissie treedt onafhankelijk op en tracht met alle in het geding zijnde publieke en commerciële belangen rekening te houden, zodat een goed evenwicht wordt bereikt. Het hoofdobjectief is het versterken van de internationale uitstraling en aantrekkingskracht van de Belgische scheepvaartcluster als geheel.

Na een grondige voorbereiding¹ en overleg met talrijke deskundigen kan de Commissie Maritiem Recht thans, in een reeks van een twaalfstal verslagen, 'Blauwboeken' genoemd, haar bevindingen en concrete voorstellen omtrent het privaatrechtelijk scheepvaartrecht ontvouwen. Deze Blauwboeken maken meteen het voorwerp uit van een (tweede) publieke consultatie.

Voorliggend Blauwboek bevat bepalingen betreffende het statuut van schepelingen en gezagvoerders, meer bepaald over de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, de taken en bevoegdheden van de gezagvoerders en de persoonlijke aansprakelijkheid van de schepelingen.

Namens de Commissie druk ik de hoop uit dat de scheepvaart-, haven- en rechtswereld de verslagen grondig zal bestuderen en constructieve voorstellen zal formuleren om de teksten waar nodig te verbeteren vooraleer ze aan de formele wetgevende procedure worden onderworpen. De Commissie dankt alle deelnemers aan deze consultatie bij voorbaat en van harte voor hun bijdrage.

¹ De websites werden laatst geconsulteerd op 15 januari 2011. Dank is verschuldigd aan Prof. Dr. P. Taelman en Mr. C. Clijmans voor overleg over procesrechtelijke aspecten resp. IPR-aspecten.

Antwerpen, 8 februari 2011

Eric Van Hooydonk
Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht



KRACHTLIJNEN VAN DE TITEL ‘SCHEPELINGEN’ VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK (PRIVAATRECHT)

Uit een kritisch onderzoek van de huidige Belgische wetgeving m.b.t. de scheepsarbeidsovereenkomst blijkt dat er m.b.t. de specifieke scheepsarbeidsovereenkomstenwetten voor de koopvaardij en de zeevisserij vooral nood is aan een betere inpassing in en afstemming op de overige wetgeving, en dat de Arbeidsovereenkomst Binnenvaart 1936 dient te worden opgeheven.

Inhoudelijk mogen de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007, gelet op hun recente redactie, worden geacht te beantwoorden aan de hedendaagse noden van de betrokken sectoren. Nadat de eventuele aanpassing van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 aan het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 is voorbereid, is het wenselijk beide specifieke wetten in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren. Deze integratie dient gepaard gaan met een extrahering uit de twee bedoelde specifieke wettelijke regimes van de aan beide sectoren gemeenschappelijke regelingen. In het nieuwe wetboek kunnen na de gemeenschappelijke regeling de sectorspecifieke bepalingen worden opgenomen.

In afwachting van deze actualisering,erschikking en integratie kan in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden volstaan met een duidelijke verwijzing naar de heden toepasselijke specifieke arbeidsovereenkomstenwetten en met een verwijzing naar de algemene Arbeidsovereenkomstswet 1978 wat betreft de scheepsarbeidsovereenkomsten die geen bijzonder wettelijk statuut hebben.

Via de wijzigingsbepalingen van de Invoeringswet zal met het oog op de rechtszekerheid worden verduidelijkt dat de algemene Arbeidsovereenkomstswet 1978 alleen op de specifiek wettelijk geregelde scheepsarbeidsovereenkomsten van toepassing is in de mate dat zulks uitdrukkelijk in de desbetreffende wetten is bepaald.

Wat het IPR betreft is er op dit ogenblik geen aanleiding om verandering te brengen in de dwingende toepasselijkheid van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 op arbeid aan boord van Belgische schepen. Wat de binnenvaart betreft leidt de opheffing van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 ertoe, dat het IPR in die sector volledig door de normale verwijzingsregels van de Rome I-Verordening dient te worden beheerst.

Uit het onderzoek van de bepalingen van de Zeewet betreffende de kapitein blijkt dat deze volledig zijn voorbijgestreefd door de praktijk van het hedendaagse scheepvaartbedrijf en door buitenlandse wetgevingen, en dat zij aanzienlijke lacunes vertonen. De bepalingen zijn verouderd en slecht gestructureerd, en er ontbreekt een duidelijke juridische kwalificatie van de rechtspositie van de kapitein, een overzichtelijke omschrijving van zijn bevoegdheden, een regeling van zijn gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid, een duidelijke regeling van de rechterlijke bevoegdheid inzake geschillen tussen de kapitein en de reder, een IPR-regeling en een regeling van het statuut van andere gezagvoerders dan de kapitein. De archaïsche wettelijke regeling m.b.t. scheepsdocumenten en scheepsverklaringen is praktisch nauwelijks bruikbaar.

Een fundamentele herziening van de bestaande regeling is derhalve noodzakelijk in het belang van alle betrokkenen: zowel de reders, de gezagvoerders zelf, de in maritieme zaken betrokken procespartijen en hun raadslieden, als de magistratuur.

In het hier voorgestelde privaatrechtelijke deel van het Belgisch Scheepvaartwetboek m.b.t. de gezagvoerder zijn o.m. opgenomen:

- een IPR-regeling;
- een algemene kwalificatie van de juridische positie van de gezagvoerder;
- een algemene omschrijving van de taken van de kapitein en andere gezagvoerders;
- een regeling omtrent de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein;
- een specifieke regeling omtrent de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein en de betekening van procesakten;
- een bewijsregeling omtrent scheepsboeken;
- een regeling van de aflegging van scheepsverklaringen en een desbetreffende bewijsregeling;
- een bijhorende verjaringsregeling.

Ten slotte is in het Belgisch Scheepvaartwetboek een zo uniform mogelijke regeling m.b.t. de persoonlijke aansprakelijkheid van gezagvoerders en schepelingen opgenomen, die in de plaats komt van de huidige wildgroei van wetsbepalingen. De persoonlijke aansprakelijkheid van de schepelingen moet in de nieuwe regeling worden beperkt tot het geval waarin ernstige professionele fouten worden begaan, en dient aan te sluiten bij het gemeen arbeidsrecht.

INHOUD

VOORWOORD DOOR ETIENNE SCHOUPPE, STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT	5
TEN GELEIDE DOOR ERIC VAN HOOYDONK, VOORZITTER VAN DE COMMISSIE MARITIEM	
RECHT	6
KRACHTLIJNEN VAN DE TITEL ‘SCHEPELINGEN’ VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK (PRIVAATRECHT)	8
INHOUD	10
AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN	15
ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS	20

1. ALGEMENE OPZET 22

A. POSITIE IN HET WETBOEK	22
B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN	23

2. SCHEEPSARBEID 25

A. HUIDIGE REGELING	25
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	25
A.2. BEOORDELING	26
A) ALGEMENE KRITIEK	26
- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN	26
- VERSPREIDING OVER DRIE ONDERSCHIEDEN	
ARBEIDSOVEREENKOMSTENWETTEN	27
- VEROUDERING VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMSTENWET BINNENVAART 1936	40
- GEBREK AAN AFSTEMMING OP ANDERE RELEVANTE WETGEVING	40
- BEPERKT MATERIEEL TOEPASSINGSGEBIED VAN DE GELDENDE	
SCHEEPSARBEIDSOVEREENKOMSTENWETTEN	42
- ONDUIDELIJKHEID ROND HET INTERNATIONALE TOEPASSINGSGEBIED VAN	
DE BELGISCHE WETGEVING OVER SCHEEPSARBEIDSOVEREENKOMSTEN	45
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	48
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	57
- INLEIDING	57
- DUITSLAND	57
- ENGELAND	59
- FRANKRIJK	59
- LUXEMBURG	60
- NEDERLAND	61
- ANDERE LANDEN	62
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	63
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	63
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	63
E) SLOTSOM	68
B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	69
B.1. ARTIKEL 5.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	69
A) WETTEKST	69
B) TOELICHTING	69

B.2. ARTIKEL 5.2. AFWIJKINGEN	70
A) WETTEKST	70
B) TOELICHTING	70
B.2. ARTIKEL 5.3. TOEPASSELIJKE WETGEVING	71
A) WETTEKST	71
B) TOELICHTING	71
 3. GEZAGVOERDERS	 73
 A. HUIDIGE REGELING	 73
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	73
A.2. BEOORDELING	78
A) ALGEMENE KRITIEK	78
- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN	78
- ALGEHELE VEROUDERING VAN DE BEPALINGEN VAN DE ZEEWET	78
- ONLOGISCHE EN VERWARRENDE INDELING VAN DE ZEEWET	80
- ONTSTENTENIS VAN EEN WETTELIJKE KWALIFICATIE VAN DE RECHTSPOSITIE VAN DE KAPITEIN	81
- ONTBREKEN VAN EEN HELDERE OMSCHRIJVING VAN DE BEVOEGDHEDEN VAN DE KAPITEIN	82
- ONTBREKEN VAN EEN WETTELIJKE REGELING M.B.T. DE GERECHTELIJKE VERTEGENWOORDIGINGSBEVOEGDHEID VAN DE KAPITEIN	86
- OBSOLEET KARAKTER VAN DE BEPALINGEN M.B.T. SCHEEPSDOCUMENTEN EN SCHEEPSVERKLARINGEN	93
- ONTBREKEN VAN EEN WETTELIJKE REGEL M.B.T. DE RECHTERLIJKE BEVOEGDHEID	104
- ONTBREKEN VAN EEN WETTELIJK STATUUT VOOR ANDERE GEZAGVOERDERS	105
- ONTBREKEN VAN EEN IPR-REGELING	106
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	107
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN BUITENLANDSE WETGEVING	111
- INLEIDING	111
- DUITSLAND	111
- ENGELAND	121
- FRANKRIJK	122
- LUXEMBURG	127
- NEDERLAND	128
- ANDERE LANDEN	134
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	141
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	141
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	142
E) SLOTSOM	147
 B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	 148
B.1. ARTIKEL 5.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	148
A) WETTEKST	148
B) TOELICHTING	148
B.2. ARTIKEL 5.4. INTERNATIONALE TOEPASSING	149
A) WETTEKST	149
B) TOELICHTING	150

B.3. ARTIKEL 5.5. ANDERE WETGEVING	151
A) WETTEKST	151
B) TOELICHTING	151
B.4. ARTIKEL 5.6. AFWIJKENDE BEDINGEN	152
A) WETTEKST	152
B) TOELICHTING	153
B.5. ARTIKEL 5.7. RECHTSPOSITIE	154
A) WETTEKST	154
B) TOELICHTING	154
B.6. ARTIKEL 5.8. TAKEN	155
A) WETTEKST	155
B) TOELICHTING	155
B.7. ARTIKEL 5.9. VERTEGENWOORDIGING	160
A) WETTEKST	160
B) TOELICHTING	161
B.8. ARTIKEL 5.10. VERTEGENWOORDIGING IN RECHTE	165
A) WETTEKST	165
B) TOELICHTING	165
B.9. ARTIKEL 5.11. INLICHTINGEN, ONDERRICHTINGEN EN REKENSCHAP	167
A) WETTEKST	167
B) TOELICHTING	167
B.10. ARTIKEL 5.12. SCHEEPSBOEKEN EN -AKTEN	167
A) WETTEKST	167
B) TOELICHTING	168
B.11. ARTIKEL 5.13. SCHEEPSVERKLARINGEN	169
A) WETTEKST	169
B) TOELICHTING	170
B.12. ARTIKEL 5.14. BETEKENINGEN	172
A) WETTEKST	172
B) TOELICHTING	172
B.13. ARTIKEL 5.15. VERJARING	175
A) WETTEKST	175
B) TOELICHTING	175

4. AANSPRAKELIJKHEID 176

A. HUIDIGE REGELING	176
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	176
A.2. BEOORDELING	177
A) ALGEMENE KRITIEK	177
- NAAST ELKAAR BESTAAN VAN DIVERSE WETTELIJKE REGELINGEN	177
- DE OUDE ZEERECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEIDSREGELS VAN DE ZEEWET	177
- SPECIFIEKE AANSPRAKELIJKHEIDSREGEL VAN DE ZEEWET M.B.T.	
AANVARINGEN	179
- VERWIJZING NAAR ARTIKEL 18 VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMSTENWET IN	
ARTIKEL 46, § 4 VAN DE ZEEWET	180
- SPECIFIEKE AANSPRAKELIJKHEIDSREGELINGEN IN DE	
ARBEIDSOVEREENKOMSTENWET BINNENVAART 1936	183
- SPECIFIEKE AANSPRAKELIJKHEIDSREGELINGEN IN DE	
ARBEIDSOVEREENKOMSTENWET ZEEVISSERIJ 2003	184

- HERNEMING VAN HET GEMEENRECHTELIJK AANSPRAKELIJKHEIDSTATUUT VAN WERKNEMERS IN DE ARBEIDSOVEREENKOMSTENWET ZEESCHEPEN 2007	185
- TOEPASBAARHEID VAN DE WET VAN 10 FEBRUARI 2003 BETREFFENDE DE AANSPRAKELIJKHEID VAN OVERHEIDSPERSONEEL	188
- TUCHT- EN STRAFRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID	189
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	189
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	190
- DUITSLAND	190
- ENGELAND	191
- FRANKRIJK	191
- LUXEMBURG	192
- NEDERLAND	192
- ANDERE LANDEN	194
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	194
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	194
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	194
- KEUZE TUSSEN ALTERNATIEVE WETGEVENDE SCENARIO'S	196
E) SLOTSOM	198
B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	199
B.1. ARTIKEL 5.16. INTERNATIONALE TOEPASSING	199
A) WETTEKST	199
B) TOELICHTING	199
B.2. ARTIKEL 5.17. ANDERE WETGEVING	199
A) WETTEKST	199
B) TOELICHTING	200
B.3. ARTIKEL 5.18. AFWIJKENDE BEDINGEN EN COLLECTIEVE ARBEIDSOVEREENKOMSTEN	200
A) WETTEKST	201
B) TOELICHTING	201
B.4. ARTIKEL 5.19. PERSOONLIJKE AANSPRAKELIJKHEID	201
A) WETTEKST	201
B) TOELICHTING	201
B.5. ARTIKEL 5.20. INHOUDINGEN OP HET LOON	204
A) WETTEKST	204
B) TOELICHTING	204
 5. WETTEKST	 205

AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN²

Aanvaringsverdrag 1910	Internationale Overeenkomst voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring, opgemaakt te Brussel op 23 september 1910
Arbeidsovereenkomstenwet 1978	Wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten
Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936	Wet van 1 april 1936 op de arbeidsovereenkomst wegens dienst op binnenschepen
Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007	Wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, Titel VI
Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928	Wet van 5 juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst
Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003	Wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser
Beltjens IV	Beltjens, G., <i>Encyclopédie du droit commercial belge</i> , IV, Brussel / Parijs, Bruylant / Librairie générale de droit, 1927
Bergingsverdrag 1989	Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, opgemaakt te Londen op 28 april 1989
Beurier	Beurier, J.-P. (dir.), <i>Droits maritimes</i> , Parijs, Dalloz, 2008
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
Bijzondere Wet Hervorming Instellingen	Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen
Bonassies-Scapel	Bonassies, P. en Scapel, C., <i>Droit maritime</i> , Parijs, L.G.D.J., 2010
Boonk	Boonk, H., <i>Zeerecht en IPR</i> , Deventer, Kluwer, 1998
BVZ	Belgische Vereniging voor Zeerecht
BZB	Belgische Zeevaarbond
Carbone	Carbone, S.M., <i>Conflits de lois en droit maritime</i> , Leiden / Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2010
Cartner-Fiske-Leiter	Cartner, J.A.C., Fiske, R.P. en Leiter, T.L., <i>The international law of the shipmaster</i> , Londen, Informa, 2009
Cdc	Code de commerce
Chorley-Giles	Gaskell, N.J.J., Debattista, C. en Swatton, R.J., <i>Chorley & Giles' Shipping Law</i> , Londen, Financial Times, 1987

² Voor hieronder niet verklaarde afkortingen, zie Interuniversitaire Commissie Juridische Verwijzingen en Afkortingen, *Juridische verwijzingen en afkortingen*, Mechelen, Kluwer, 2008, 170 p.

Cleton	Cleton, R., <i>Hoofdpijnen van het vervoerrecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994
Cleveringa	Cleveringa, R.P., <i>Zeerecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1961
CMI	Comité Maritime International
Collard	Collard, J., <i>Aperçu de Droit Maritime Belge</i> , Antwerpen, Reclam, 1931
DAB Vloot	Dienst met Afzonderlijk Beheer Vloot
De Decker	De Decker, M., <i>Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht</i> , Antwerpen, V.Z.W. De Schroef, 1991
Dekkers-Verbeke	Dekkers, R. en Verbeke, A., <i>Handboek Burgerlijk Recht</i> , III, Antwerpen, Intersentia, 2007
Delwaide-Blockx 1991	Delwaide, L. en Blockx, J., “Kroniek van Zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989”, <i>TBH</i> 1990, (564)
De Smet I	De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , I, Brussel, Larcier, 1971
De Weerd I	De Weerd, I. (red.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , I, Antwerpen, ETL, 1998
De Weerd II	De Weerd, I. (red.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , I, Antwerpen, ETL, 2003
DMF	Le Droit Maritime Français
Falkanger-Bull-Brautaset	Falkanger, T., Bull, H.J. en Brautaset, L., <i>Introduction to Maritime Law</i> , s.l., Tano Aschehoug, 1998
FOD	Federale Overheidsdienst
Fogarty	Fogarty, A.R.M., <i>Merchant Shipping Legislation</i> , Londen / Singapore, LLP, 2004
Grime	Grime, R., <i>Shipping law</i> , Londen, Sweet & Maxwell, 1991
Groenboek	Van Hooydonk, E. (ed.), <i>Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet</i> , Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007
Hare	Hare, J., <i>Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa</i> , Kenwyn, Juta, 1999
Hennebicq II.I	Hennebicq, L., <i>Principes de Droit Maritime Comparé</i> , II.I, Brussel / Parijs, Larcier / Pedone, 1910
Herber	Herber, R., <i>Seehandelsrecht</i> , Berlijn / New York, Walter de Gruyter, 1999
HGB	Handelsgesetzbuch
HvB-A	Hof van Beroep te Antwerpen, Vierde Kamer
Jacobs I	Jacobs V., <i>Le droit maritime belge</i> , I, Brussel, Polleunis, Ceuterick et De Smet, 1889
K.	Wetboek van Koophandel (Nederland)
KBMA	Koninklijke Belgische Marine Academie
KBRV	Koninklijke Belgische Redersvereniging

KBZ	Koninklijk Belgisch Zeemanscollege
IEL Transport Law	Huybrechts, M. en Van Hooydonk, E. (Eds.), <i>International Encyclopaedia of Laws. Transport Law</i> , Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, losbl.
IMO	Internationale Maritieme Organisatie
Jacobs I	Jacobs V., <i>Le droit maritime belge</i> , I, Brussel, Polleunis, Ceuterick et De Smet, 1889
LLMC-Verdrag	Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976
Loodsdecreet	Decr. VI.P. 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootman
Loodswet	Wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen
Manca I	Manca, P., <i>International maritime law</i> , Antwerpen, European Transport Law, 1970
Mankowski	Mankowski, P., <i>Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht</i> , Tübingen, J.C.B. Mohr, 1995
Maritiem Arbeidsverdrag 2006	Maritiem Arbeidsverdrag, aangenomen te Genève op 23 februari 2006
NBW	Nederlands Burgerlijk Wetboek
NJ	Nederlandse Jurisprudentie
Odlm	Ordonnance de la marine
Oostwouder	Oostwouder, W.J., <i>Hoofdzaken Boek 8 BW</i> , Deventer, Kluwer, 1994
PG Boek 8 NBW	Claringbould, M.H., <i>Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 8. Verkeersmiddelen en vervoer</i> , Deventer, Kluwer, 1992
Phillips-Craig	Phillips, N. en Craig, N., <i>Merchant Shipping Act 1995</i> , Londen, LLP, 2001
Puttfarken	Puttfarken, H.-J., <i>Seehandelsrecht</i> , Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997
Putzeys	Putzeys, J., <i>Droit des transports et droit maritime</i> , Brussel, Bruylant, 1993
Rabe	Rabe, D., <i>Seehandelsrecht</i> , München, C.H. Beck, 2000
Regelen van Den Haag	Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen in zake cognossementen, opgemaakt te Brussel op 25 augustus 1924
Remond-Gouilloud	Remond-Gouilloud, M., <i>Droit maritime</i> , Parijs, Pedone, 1993
Ripert I	Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , I, Parijs, Rousseau, 1950

Rodière TGDM ILA	Rodière, R., <i>Traité général de droit maritime. Introduction. L'armement</i> , Parijs, Dalloz, 1972
Rodière-du Pontavice	Rodière, R. en du Pontavice, E., <i>Droit maritime</i> , Parijs, Dalloz, 1997
Scheldereglement	Verdrag van Middelburg van 11 januari 1995 tussen het Vlaamse Gewest, het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot herziening van het reglement ter uitvoering van artikel IX van het tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement)
Schoenbaum I	Schoenbaum, T.J., <i>Admiralty and maritime law</i> , I, St. Paul, Thomson West, 2004
SeemG	Seemannsgesetz
Smeesters-Winkelmolen I	Smeesters, C. en Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , I, Brussel, Larcier, 1929
Tetley ICOL	Tetley, W., <i>International conflict of laws</i> , Montreal, Blais, 1994
Tilleman LG	Tilleman, B., <i>Lastgeving</i> , Deurne, Kluwer, 1997
Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij	Wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij
Tuja	Tuja, R., <i>Évolution de la condition juridique du capitaine de navire</i> , Parijs, L.G.D.J., 1935
TVR	Tijdschrift Vervoer & Recht
Van Ryn-Heenen RCJB 1967	Van Ryn, J. en Heenen, J., "Examen de jurisprudence (1958 à 1965)", <i>RCJB</i> 1967, 85 e.v.
Van Ryn-Heenen IV	Van Ryn, J. en Heenen, J., <i>Principes de droit commercial</i> , IV, Brussel, Bruylant, 1988
Vialard	Vialard, A., <i>Droit maritime</i> , Parijs, PUF, 1997
VN Zeerechtverdrag	Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, opgemaakt te Montego Bay op 10 december 1982
Völlmar	Völlmar, H.F.A., <i>Zee- en binnenvaartrecht</i> , Haarlem, H.D. Tjeenk Willink, 1952
Wet Onderzoeksraad Zeevaart	Wet van 30 juli 1926 tot instelling van eenen onderzoeksraad voor de scheepvaart
Wet Veiligheid Vaartuigen	Wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen
WIPR	Wetboek van Internationaal Privaatrecht
Wüstendörfer	Wüstendörfer, <i>Neuzeitliches Seehandelsrecht</i> , Tübingen, Verlag J.C.B. Mohr, 1950

Zeeaanvaringsreglement	Voorschriften in bijlage bij het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972
Zeevaartinspectiereglement	Koninklijk Besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement
Zeewet	Wetboek van Koophandel, Boek II

ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS

Aan de organisatie van de publieke consultatie over de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek
(Privaatrecht) werken mee:

Organisatoren

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Commissie Maritiem Recht

Hoofdparters

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Koninklijke Belgische Redersvereniging

Hoofdsponsor

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Sponsors

Alfaport Antwerpen
Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf
Antwerpse Scheepvaartvereniging
Cobelfret
DAB Vloot
Elegis Advocaten
Eric Van Hooydonk Advocaten
Havenbedrijf Gent
Haven van Zeebrugge
Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars
Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen
Nateus
Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen
Ponet & De Vleeschauwer
Port Autonome de Liège
van Doosselaere Advocaten
Verbeke Melis Advocaten
Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen
Watererfgoed Vlaanderen
Wijffels Advocaten

Co-organisatoren

Universiteit Gent
Maritiem Instituut
Portius – International and EU Port Law Centre

1. ALGEMENE OPZET

A. POSITIE IN HET WETBOEK

5.1. In het eerder toegelichte³ en hieronder nogmaals weergegeven werkschema waarrond de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt opgebouwd, is de positie van de in voorliggend Vijfde Blauwboek voorgestelde Titel ‘Schepelingen’ gecursiveerd:

PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

BOEK 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

BOEK 2 – PUBLIEK SCHEEPVAARTRECHT

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 - ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Hoofdstuk 2 – Bronnen

Hoofdstuk 3 – Uitlegging

TITEL 2 – SCHEPEN

Hoofdstuk 1 – Statuut

Hoofdstuk 2 – Scheepsbouw

Hoofdstuk 3 – Scheepszekerheidsrechten

Hoofdstuk 4 – Scheepsbeslag

Hoofdstuk 5 – Openbaarheid

Hoofdstuk 6 – Overheidsschepen

TITEL 3 – REDERS

Hoofdstuk 1 – Scheepsmede-eigendom

Hoofdstuk 2 – Scheepsagentuur

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

TITEL 4 – SCHEPELINGEN

Hoofdstuk 1 – Scheepsarbeid

Hoofdstuk 2 – Gezagvoerders

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

TITEL 5 – VERVOER

Hoofdstuk 1 – Bevrachting

Hoofdstuk 2 – Vervoer

Hoofdstuk 3 – Sleep- en duwvaart

Hoofdstuk 4 – Goederenbehandeling

³ Blauwboek 1, 240-242, nrs. 1.265-1.266.

TITEL 6 – VOORVALLEN

Hoofdstuk 1 – Aanvaring

Hoofdstuk 2 – Berging

Hoofdstuk 3 – Averij-grosse

B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN

5.2. In het Belgisch Scheepvaartwetboek dient een afzonderlijk hoofdstuk te worden gewijd aan het rechtsstatuut van de gezagvoerders, waaronder de kapiteins, en de schepelingen. Meteen weze verduidelijkt dat het woord schepeling in de context van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek eenvoudig duidt op eenieder die is tewerkgesteld voor de dienst aan boord van een schip, en als dusdanig verbonden is door een scheepsarbeidsovereenkomst. De begrippen scheepsarbeidsovereenkomst, schepeling, gezagvoerder en kapitein worden in de Proeve uitdrukkelijk gedefinieerd.

5.3. In het Belgisch Scheepvaartwetboek moeten de volgende drie aspecten van het privaatrechtelijk rechtsstatuut van de schepelingen worden geregeld:

- de scheepsarbeidsovereenkomst;
- het statuut van de gezagvoerder;
- de persoonlijke aansprakelijkheid van de gezagvoerder en de schepelingen.

De vermelde aangelegenheden moeten in het wetboek ook in die volgorde worden behandeld. In de meeste gevallen is de gemeenschappelijke basis een tussen de werkgever en de werknemer gesloten arbeidsovereenkomst. Daarnaast heeft de gezagvoerder bijzondere, wettelijk bepaalde rechten en plichten. Gemeenschappelijk voor alle gezagvoerders en schepelingen is een specifieke aansprakelijkheidsregeling, die de civielrechtelijke gevolgen voor henzelf betreft van de door gezagvoerders en schepelingen begane fouten.

5.4. De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de reder voor de door de gezagvoerders en schepelingen begane fouten hoort niet in dit Deel thuis, maar wordt geregeld in Hoofdstuk 3 van Titel 3 betreffende de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de reder, dat wordt voorgesteld in Blauwboek 4.

5.5. In lijn met de algemene systematiek, wordt in het privaatrechtelijke onderdeel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek niet ingegaan op de publiekrechtelijke aspecten van de tewerkstelling van schepelingen. Zoals uiteengezet⁴, wordt de codificatie van het publiekrechtelijk zeerecht later voorbereid. In voorliggend Blauwboek zal hier en daar echter reeds een verband worden gelegd.

5.6. De thans in het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij opgenomen specifieke wettelijke regeling i.v.m. verstekelingen, die ook enkele aansprakelijkheidsregelen bevat⁵, behoort hoofdzakelijk tot het publiekrechtelijke zeerecht en zal hieronder dus niet worden aangeraakt.

5.7. De materie van het loodsen van vaartuigen is een gewestmaterie⁶ en is hoofdzakelijk geregeld in het Loodsdecreet en, wat de aansprakelijkheid betreft, in artikel 3*bis* van de Loodswet. Ook deze aangelegenheid blijft in principe buiten het Belgisch Scheepvaartwetboek. Op de kwestie

⁴ Zie Blauwboek 1, 37-39, nrs. 1.16-1.18 en 133-137, nrs. 1.145-1.153.

⁵ Zie art. 44-46 Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij.

⁶ Art. 6, § 1, X, eerste lid, 9° BWHI; Arbitragehof nr. 2/97, 16 januari 1997 (BS 5 februari 1997).

wordt nader ingegaan in het Blauwboek betreffende de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar⁷, en in Titel 6 van de Proeve wordt, conform het Aanvaringsverdrag 1910, naar de loods verwezen in de aansprakelijkheidsregeling m.b.t. aanvaringen⁸.

⁷ Zie Blauwboek 4.

⁸ Zie Blauwboek 8.

2. SCHEEPSARBEID

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

5.8. De Zeewet bevat een afzonderlijk Hoofdstuk waarin het juridisch statuut van de bemanning wordt geregeld. Titel II, die als opschrift draagt “Eigenaar en bemanning van zeeschepen”, omvat een Hoofdstuk II over “De bemanning” (art. 58-110), dat op zijn beurt bestaat uit een Afdeling 1 over “De kapitein (art. 58-91), een – volledig opgeheven – Afdeling 2 over “Matrozen en schepelingen” (art. 92-110) en een “Bepaling aan de twee vorige afdelingen gemeen” (art. 111)⁹.

De specifieke bepalingen betreffende de kapitein worden verderop in dit Blauwboek aangehaald¹⁰.

De gemeenschappelijke bepaling betreffende kapitein, matrozen en schepelingen luidt:

Artikel 111

De kapitein en de schepelingen mogen onder geen enkel voorwendsel voor eigen rekening goederen inladen zonder toestemming van de eigenaars van het schip en zonder vracht te betalen, indien zij daartoe niet gerechtigd zijn krachtens de arbeidsovereenkomst.

Worden onrechtmatig ingeladen goederen niet voor de afvaart aan wal gebracht, dan betalen degenen die ze hebben doen inladen, het dubbele van de vracht die zij verschuldigd zouden zijn geweest indien de goederen met toestemming van de eigenaars waren ingeladen, onverminderd de vergoeding van meerdere schade, indien daartoe grond bestaat.

De bedoelde bepalingen van de Zeewet regelen als dusdanig niet meer het statuut van de scheepsarbeidsovereenkomst. Dergelijke regeling was aanvankelijk opgenomen in de vermelde Afdeling over “Matrozen en schepelingen”. Deze Afdeling werd opgeheven tesamen met de uitvaardiging van de Wet van 5 juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst¹¹. Deze laatste akte, die hieronder gemakshalve wordt aangeduid als “Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928”, werd op haar beurt opgeheven en vervangen door Titel VI van de Wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen¹², die het opschrift “Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen” draagt. Deze laatste Titel wordt hieronder aangeduid als “Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007”. De wet geldt mede voor arbeid aan boord van o.m. zeegaande sleepvaart-, bagger- en bergingsvaartuigen¹³.

Naast de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 2007 moet rekening worden gehouden met twee specifieke wetten betreffende de arbeid aan boord van schepen, m.n.:

⁹ Over de indeling van de Zeewet, zie reeds Blauwboek 1, 199-202, nrs. 1.247-1.248.

¹⁰ Zie *infra*, nr. 5.62.

¹¹ BS 26 juli 1928, zoals gewijzigd.

¹² BS 23 juli 2007. De bepalingen zijn in werking getreden op 1 november 2007 (art. 1 K.B. 6 november 2007 betreffende de inwerkingtreding van Titel VI van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, BS 23 november 2007).

¹³ Zie m.n. de definitie van het begrip zeeschip in art. 28, 1° van de Wet.

- de Wet van 1 april 1936 op de arbeidsovereenkomst wegens dienst op binnenschepen¹⁴ (hieronder “Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936”);
- de Wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser¹⁵ (hieronder “Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003”); voor arbeid aan boord van zeevissersschepen geldt dus *niet* de reeds vermelde Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

Hoewel de scheepsarbeidsovereenkomst op zich dus niet meer in de Zeewet is geregeld, blijft de Zeewet voor de schepelingen erg belangrijk, bijv. wat de bevoorrechtiging van hun schuldvorderingen (art. 23), hun aansprakelijkheid (art. 46) en het statuut van de kapitein (o.m. art. 58-84) betreft. Al deze regelingen worden in de Blauwboeken nader beoordeeld, en de laatste twee in het voorliggende Blauwboek.

5.9. De bepalingen van de wetten betreffende de scheepsarbeidsovereenkomst en de Zeewet moeten ook worden samengelezen met de relevante bepalingen van o.m. het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij¹⁶, de Wet Onderzoeksraad Zeevaart¹⁷ en het Burgerlijk Wetboek¹⁸.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

5.10. Ofschoon de modernisering van de wetgeving betreffende de scheepsarbeidsovereenkomst in het raam van de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht initieel niet als een hoofdobjectief werd geïdentificeerd, en dergelijke modernisering specifiek voor de koopvaardij en de zeevisserij inmiddels reeds werd waargemaakt door afzonderlijke wetgevende initiatieven, rijzen in de bredere context van de hercodificatie van het scheepvaartrecht hoe dan ook enkele ernstige knelpunten van (hoofdzakelijk) wetgevingstechnische aard.

Deze knelpunten zijn:

- de versnippering van het arbeidsovereenkomstenrecht m.b.t. de arbeid aan boord van schepen over drie onderscheiden wetgevende akten;
- de veroudering van de wetgeving betreffende de dienst op binnenschepen;
- het gebrek aan coördinatie tussen de wetten betreffende de scheepsarbeidsovereenkomst enerzijds en de Zeewet en de overige relevante wetgeving anderzijds;
- het beperkte materiële toepassingsgebied van de scheepsarbeidsovereenkomstenwetten;
- de onduidelijkheid rond het internationale toepassingsgebied van de Belgische wetgeving over scheepsarbeidsovereenkomsten.

Hieronder wordt nader op deze knelpunten ingegaan.

¹⁴ BS 16 april 1936, zoals gewijzigd.

¹⁵ BS 20 juni 2003, zoals gewijzigd. De wet is grotendeels in werking getreden op 1 april 2005 (art. 19 K.B. 17 februari 2005 tot uitvoering van de bepalingen van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser, BS 7 maart 2005).

¹⁶ Zie nader *infra*, nr. 5.65.

¹⁷ Zie nader *infra*, nr. 5.66.

¹⁸ Zie nader *infra*, nr. 5.67.

5.11. Het eerste knelpunt betreft de versnippering van het rechtsregime m.b.t. de arbeid aan boord van schepen over drie onderscheiden wetgevende akten. De Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 werd a.h.w. ont dubbeld in twee specifieke akten: de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007, terwijl de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 voorlopig is blijven bestaan.

De opsplitsing tussen een wettelijk regime voor de zeevisserij en één voor de koopvaardij (en aanverwante sectoren) genoot tijdens de parlementaire voorbereiding van de desbetreffende, recente wetten ruime aandacht. Reeds bij de voorbereiding van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij werd in het vooruitzicht gesteld dat de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 ingeval van herinvlagging van de koopvaardij, ook voor die sector zou moeten worden aangepast¹⁹. Ingevolge het verzoek van de Raad van State om te verantwoorden waarom voor werknemers in de koopvaardij een wettelijke regeling noodzakelijk was welke afwijkt van de inmiddels vastgestelde Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978²⁰, werd aan de Memorie van Toelichting bij het ontwerp van Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 de volgende uitvoerige uitleg toegevoegd:

Zoals eerder reeds het geval was bij de zeevisserij, bestaat ook voor de koopvaardij de behoefte om de bestaande wetgeving van 1928 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst op te heffen en te vervangen door een eigentijdse wettekst, die aangepast is aan de actuele manier van werken in de sector. Het is overbodig te benadrukken dat het specifieke karakter van de sector (eigen loonregeling, strikte arbeidsomstandigheden, lange aanwezigheid op zee, verblijf in het buitenland, enz...) de uitwerking van een apart wetgevend kader rechtvaardigt.

Het feit dat de arbeidsverhoudingen in de zeevisserij en in de koopvaardij thans door aparte wetten zullen worden geregeld, wordt gerechtvaardigd door de grote sociaal-economische verschillen die tussen beide sectoren bestaan en die nu meer dan vroeger op de voorgrond zijn getreden. De zeevisserij is sinds 1928 verworpen tot een kleine sector in vergelijking met de koopvaardij die de laatste 50 jaar werd gekenmerkt door een steeds toenemende internationalisering, gepaard gaande met een belangrijke schaalvergroting (qua omvang van schepen, vervoerde goederen, enz). De opbrengsten in de zeevisserij zijn afhankelijk van natuurlijke omgevingsfactoren waarop de mens minder vat heeft: economisch gezien leunt de zeevisserij dan ook dicht aan bij de landbouwsector. De koopvaardij daarentegen is in wezen een transportsector, meer bepaald vervoer over zee van goederen of personen, doorgaans over zeer lange afstand. De economische draagwijdte van deze sector is van een compleet andere orde dan die van de huidige zeevisserijsector: de rendabiliteit is in beide sectoren vandaag totaal onvergelykbaar geworden.

Gelet op de grote economische verschillen tussen beide sectoren houdt de toepassing van het gelijkheidsbeginsel thans in dat de regeling van de arbeidsovereenkomst in de zeevisserij en in de koopvaardij volgens aparte wetgeving dient te gebeuren. Dezelfde trend stelt men trouwens ook vast op internationaal vlak (I.A.O.), waar de arbeidsverhoudingen in beide sectoren eveneens volgens aparte instrumenten worden geregeld²¹.

Ondanks deze toelichting – en de zeker ook meespelende omstandigheden dat nu eenmaal verschillende paritaire comités bevoegd waren en dat een nieuwe arbeidsovereenkomstenwetgeving voor de koopvaardij toentertijd dringend nodig was in het raam van de herinvlagging – kan niet worden ontkend dat de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 heel wat

¹⁹ *Parl.St.*, Kamer, 2001-02, nr. 1728/001, 33.

²⁰ *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 119.

²¹ *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 12-13.

gemeenschappelijke regelingen bevatten, waarvan de formulering m.a.w. nauwelijks of geen verschillen vertoont. Dit moge blijken uit de volgende vergelijkingstabel:

Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007	Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003
<p><i>Art. 29. Elke overeenkomst, krachtens welke een zeeman zich tegenover de reder, zijn gemachtigde of de kapitein verbindt om aan boord van een zeeschip te varen en arbeid te verrichten, is een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen, welke door de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt geregeld.</i></p>	<p><i>Art. 4. Elke overeenkomst, krachtens welke een zeevisser zich tegenover de reder of zijn gemachtigde verbindt om aan boord van een vissersschip arbeid te verrichten tijdens de zeereis van dit vissersschip, is een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij, welke door de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt geregeld</i></p>
<p><i>Art. 30. § 1. De bepalingen van deze wet zijn niet van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen, door een zeeman gesloten, zelfs in België, voor de dienst aan boord van een vreemd zeeschip.</i></p> <p><i>§ 2. De bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten zijn van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst aan boord van Belgische zeeschepen, ongeacht de plaats van het afsluiten van de arbeidsovereenkomst en ongeacht de nationaliteit van de reder of de zeeman.</i></p> <p><i>§ 3. Door het afsluiten van een arbeidsovereenkomst op grond van deze wet worden de bepalingen ervan alsook het Belgisch sociaal zekerheidstelsel voor zeelieden, zoals vastgesteld bij de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij, van rechtswege van toepassing, ongeacht de nationaliteit van de reder of de zeeman.</i></p>	<p><i>Art. 5. § 1. De bepalingen van deze wet zijn niet van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij, door een Belgische zeevisser gesloten, zelfs in België, voor de dienst aan boord van een vreemd vissersschip.</i></p> <p><i>§ 2. De bepalingen van deze wet zijn van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij aan boord van Belgische vissersschepen, ongeacht de plaats van het sluiten van de arbeidsovereenkomst en ongeacht de nationaliteit van de reder of de zeevisser.</i></p> <p><i>§ 3. Door het sluiten van een arbeidsovereenkomst op basis van deze wet worden de bepalingen van deze wet alsook het Belgisch sociaal zekerheidstelsel voor zeevissers van rechtswege van toepassing, ongeacht de nationaliteit van de reder of de zeevisser.</i></p>
<p><i>Art. 31. Een zeeman kan slechts een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen afsluiten, indien hij vrij is van elke andere overeenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen.</i></p> <p><i>De zeeman dient zich te onderwerpen aan de voorschriften inzake het geneeskundig onderzoek, zoals bepaald in de desbetreffende reglementeringen, en moet over de nodige vaartbevoegdheidsbewijzen beschikken, zo dit voor de overeengekomen functie vereist wordt.</i></p>	<p><i>Art. 6. [...]</i></p> <p><i>§ 2. Een zeevisser kan slechts een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij sluiten, indien hij vrij is van elke andere overeenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij.</i></p> <p><i>Het bewijs daarvan dient te worden geleverd door de inschrijvingen in het zeemansboek van de zeevisser, meer specifiek door de datum van beëindiging van de laatste arbeidsovereenkomst.</i></p> <p><i>§ 3. Vooraleer een eerste arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij te sluiten, dient de zeevisser een geneeskundig onderzoek te ondergaan bij een door de dienst van de scheepvaartcontrole erkende geneesheer, en moet bij dit geneeskundig onderzoek zijn vastgesteld dat de inscheping van de zeevisser geen gevaar oplevert voor zijn eigen gezondheid of die van de bemanning.</i></p> <p><i>De geneesheer die het onderzoek heeft gedaan, levert een medisch getuigschrift af.</i></p> <p><i>De kosten van het onderzoek zijn ten laste van de</i></p>

	<p>reder. Tijdens zijn verdere loopbaan dient de zeevisser zich periodiek aan een geneeskundig onderzoek te onderwerpen, zoals is bepaald in de desbetreffende reglementeringen. De kosten van die periodieke onderzoeken zijn eveneens ten laste van de reder.</p> <p>§ 4. Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst dient de reder of zijn gemachtigde na te gaan of de zeevisser in het bezit is van de nodige vaartbevoegdheidsbewijzen voor het uitoefenen van de overeengekomen functie aan boord van het schip. Ook dient hij na te gaan of de zeevisser voldoet aan alle andere vereisten zoals bepaald in de desbetreffende reglementering.</p>
<p>Art. 32. § 1. De zeeman wordt aangeworven door de reder zelf, door zijn gemachtigde of door de kapitein van het betrokken zeeschip. In de twee laatste gevallen moet de gemachtigde of de kapitein in de arbeidsovereenkomst duidelijk melding maken van deze hoedanigheid.</p> <p>Op advies van het Paritair Comité voor de koopvaardij, bepaalt de Koning de wijze waarop de gemachtigde zijn of haar hoedanigheid kan bewijzen.</p> <p>§ 2. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen kan alleen door de zeeman zelf gesloten worden. Zij is niet geldig wanneer zij door een tussenpersoon met de reder of zijn gemachtigde wordt aangegaan. De zeeman dient zelf de arbeidsovereenkomst te ondertekenen.</p>	<p>Art. 7. § 1. De zeevisser wordt aangeworven door de reder zelf of door zijn gemachtigde. In het laatste geval moet de gemachtigde in de arbeidsovereenkomst duidelijk melding maken van deze hoedanigheid. Op advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij, bepaalt de Koning de wijze waarop de gemachtigde zijn of haar hoedanigheid kan bewijzen.</p> <p>§ 2. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij kan alleen door de zeevisser zelf worden gesloten. Zij is niet geldig wanneer zij door een tussenpersoon met de reder of zijn gemachtigde wordt aangegaan. De zeevisser dient zelf de arbeidsovereenkomst te ondertekenen.</p>
<p>Art. 33. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen wordt gesloten voor een bepaalde tijd en is hernieuwbaar.</p>	<p>Art. 8. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij wordt gesloten voor de duur van een zeereis en is hernieuwbaar.</p> <p>[...]</p>
<p>Art. 34. § 1. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen moet schriftelijk en in klare bewoordingen worden vastgesteld uiterlijk op het tijdstip waarop de zeeman in dienst treedt.</p> <p>Art. 35. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen ondertekend met behulp van de elektronische handtekening die wordt gecreëerd door de elektronische identiteitskaart of door middel van een elektronische handtekening die voldoet aan dezelfde veiligheidswaarborgen als de elektronische handtekening die door de elektronische identiteitskaart wordt gecreëerd, wordt gelijkgesteld met een papieren arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen ondertekend door middel van een handgeschreven handtekening.</p> <p>De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en na advies van de Nationale Arbeidsraad bepalen aan welke veiligheidswaarborgen andere systemen van elektronische handtekening dan de</p>	<p>Art. 9. § 1. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij moet voorafgaandelijk schriftelijk en in klare bewoordingen zijn opgesteld.</p> <p>De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij ondertekend met behulp van de elektronische handtekening die wordt gecreëerd door de elektronische identiteitskaart of door middel van een elektronische handtekening die voldoet aan dezelfde veiligheidswaarborgen als de elektronische handtekening die door de elektronische identiteitskaart wordt gecreëerd, wordt gelijkgesteld met de papieren arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij ondertekend door middel van een handgeschreven handtekening.</p> <p>De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en na advies van de Nationale Arbeidsraad bepalen aan welke veiligheidswaarborgen</p>

elektronische handtekening die door de elektronische identiteitskaart wordt gecreëerd dienen te voldoen.

Alle aanbieders van een systeem voor het gebruik van de elektronische handtekening kunnen door het Beheerscomité van de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid laten vaststellen dat hun systeem beantwoordt aan de voorwaarden gesteld door het in het vorige lid genoemd koninklijk besluit. Een lijst van aanbieders van een systeem voor het gebruik van de elektronische handtekening die hun vrijwillige aangifte voor een opname op deze lijst hebben gedaan en wier aangifte aanvaard is wordt door het Beheerscomité van de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid opgemaakt en ter bekrachtiging doorgestuurd naar de minister die Werk onder zijn bevoegdheid heeft. Indien de minister die Werk onder zijn bevoegdheid heeft, geen opmerkingen formuleert binnen een termijn van vijftien dagen te rekenen vanaf de datum van het versturen van de lijst, wordt ze als bekrachtigd beschouwd. De lijst wordt bekendgemaakt op de website van de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid.

Voor de toepassing van deze paragraaf worden verstaan onder :

1° "aanbieder van een systeem voor het gebruik van een elektronische handtekening" : elke natuurlijke of rechtspersoon die een systeem voor het gebruik van de elektronische handtekening aanbiedt, waarbij het gebruik van de elektronische handtekening een essentieel element vormt van de aangeboden dienst;

2° "systeem voor het gebruik van een elektronische handtekening" : het geheel van middelen, gegevens, processen en technieken aan de hand waarvan een elektronische handtekening kan worden aangemaakt en geverifieerd.

De reder of diens vertegenwoordiger kan niet worden verplicht om het elektronisch afsluiten van arbeidsovereenkomsten aan boord van zeeschepen wegens scheepsdienst in te voeren.

De zeeman kan niet worden verplicht om een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen door middel van een elektronische handtekening aan te gaan.

Een exemplaar van de door middel van een elektronische handtekening aangegane arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen wordt eveneens bij een verlener van een elektronische archiveringsdienst opgeslagen. Deze elektronische opslag is kosteloos in hoofde van de zeeman en dient - zonder afbreuk te doen aan langere archiveringstermijnen die bepaald zijn bij wet, decreet of reglement - gewaarborgd te worden totdat een termijn

andere systemen van elektronische handtekening dan de elektronische handtekening die door de elektronische identiteitskaart wordt gecreëerd dienen te voldoen.

Alle aanbieders van een systeem voor het gebruik van de elektronische handtekening kunnen door het Beheerscomité van de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid laten vaststellen dat hun systeem beantwoordt aan de voorwaarden gesteld door het in het vorige lid genoemd koninklijk besluit. Een lijst van aanbieders van een systeem voor het gebruik van de elektronische handtekening die hun vrijwillige aangifte voor een opname op deze lijst hebben gedaan en wier aangifte aanvaard is wordt door het Beheerscomité van de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid opgemaakt en ter bekrachtiging doorgestuurd naar de minister die Werk onder zijn bevoegdheid heeft. Indien de minister die Werk onder zijn bevoegdheid heeft, geen opmerkingen formuleert binnen een termijn van vijftien dagen te rekenen vanaf de datum van het versturen van de lijst, wordt ze als bekrachtigd beschouwd. De lijst wordt bekendgemaakt op de website van de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid.

Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder :

1° "aanbieder van een systeem voor het gebruik van een elektronische handtekening" : elke natuurlijke of rechtspersoon die een systeem voor het gebruik van de elektronische handtekening aanbiedt, waarbij het gebruik van de elektronische handtekening een essentieel element vormt van de aangeboden dienst;

2° "systeem voor het gebruik van een elektronische handtekening" : het geheel van middelen, gegevens, processen en technieken aan de hand waarvan een elektronische handtekening kan worden aangemaakt en geverifieerd.

De reder of zijn gemachtigde kan niet worden verplicht om het elektronisch afsluiten van arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij in te voeren.

De zeevisser kan niet worden verplicht om een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij door middel van een elektronische handtekening aan te gaan.

Een exemplaar van de door middel van een elektronische handtekening aangegane arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij wordt eveneens bij een verlener van een elektronische archiveringsdienst opgeslagen. Deze elektronische opslag is kosteloos in hoofde van de zeevisser en dient ten minste gewaarborgd te worden totdat een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf het

van vijf jaar te rekenen vanaf het eindigen van de arbeidsovereenkomst is verstreken. De toegang van de zee-man tot het bewaarde exemplaar is te allen tijde gewaarborgd. Drie maanden voor het verstrijken van deze periode vraagt de verlener van de elektronische archiveringsdienst aan de zee-man, via aangetekende zending, wat er dient te gebeuren met het bij hem bewaarde exemplaar van de door middel van een elektronische handtekening aange-gane arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen. Wanneer de zee-man dit wenst, maakt de verlener van de elektronische archiveringsdienst dit document, in een leesbare en gebruiksklare vorm, over aan de vzw SIGeDIS, opgericht overeenkomstig artikel 12 van het koninklijk besluit van 12 juni 2006 tot uitvoering van Titel III, hoofdstuk II, van de wet van 23 december 2005 betreffende het generatiepact, met het oog op een overname van de elektronische archiveringsdienst.

Indien de door de Koning aangewezen ambtenaren erom verzoeken en de werkgever niet beschikt over een eigen elektronisch opgeslagen exemplaar van dezelfde arbeidsovereenkomst dat onmiddellijk kan worden voorgelegd, dan moet de reder of diens gemachtigde onmiddellijk het exemplaar van de door middel van een elektronische handtekening aange-gane arbeidsovereenkomst aan de door de Koning aangewezen ambtenaren kunnen voorleggen dat opgeslagen wordt bij de verlener van een elektronische archiveringsdienst die aangewezen is conform artikel 6, § 1, 17°, van de wet van 8 april 1965 tot instelling van de arbeidsreglementen.

Voor de toepassing van deze paragraaf wordt onder " verlener van een elektronische archiveringsdienst " verstaan : elke natuurlijke of rechtspersoon die, op verzoek van de reder of diens gemachtigde, een dienst verleent in verband met het bewaren van elektronische gegevens, waarbij het bewaren van die elektronische gegevens een essentieel element uitmaakt van de aangeboden dienst.

De verlener van een elektronische archiveringsdienst dient te voldoen aan de voorwaarden inzake het verlenen van diensten in verband met elektronische archivering die worden gesteld krachtens de wet van 15 mei 2007 tot vaststelling van een juridisch kader voor sommige verleners van vertrouwensdiensten. "

Art. 34. § 2. De in voorgaande paragraaf bedoelde schriftelijke arbeidsovereenkomst dient tenminste te vermelden :

1° de plaats en datum van het sluiten van de

eindigen van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij is verstreken. De toegang van de zeevisser tot het bewaarde exemplaar is te allen tijde gewaarborgd. Drie maanden voor het verstrijken van deze periode vraagt de verlener van de elektronische archiveringsdienst aan de zeevisser, via aangetekende zending, wat er dient te gebeuren met het bij hem bewaarde exemplaar van de door middel van een elektronische handtekening aange-gane arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij. Wanneer de zeevisser dit wenst, maakt de verlener van de elektronische archiveringsdienst dit document, in een leesbare en gebruiksklare vorm, over aan de vzw SIGeDIS, opgericht overeenkomstig artikel 12 van het koninklijk besluit van 12 juni 2006 tot uitvoering van Titel III, hoofdstuk II, van de wet van 23 december 2005 betreffende het generatiepact, met het oog op een overname van de elektronische archiveringsdienst.

Indien de door de Koning aangewezen ambtenaren erom verzoeken en de reder of zijn gemachtigde niet beschikt over een eigen elektronisch opgeslagen exemplaar van dezelfde arbeidsovereenkomst dat onmiddellijk kan worden voorgelegd, dan moet de reder of zijn gemachtigde onmiddellijk het exemplaar van de door middel van een elektronische handtekening aange-gane arbeidsovereenkomst aan de door de Koning aangewezen ambtenaren kunnen voorleggen dat opgeslagen wordt bij de verlener van een elektronische archiveringsdienst.

Voor de toepassing van deze paragraaf wordt onder " verlener van een elektronische archiveringsdienst " verstaan : elke natuurlijke of rechtspersoon die, op verzoek van de reder of zijn gemachtigde, een dienst verleent in verband met het bewaren van elektronische gegevens, waarbij het bewaren van die elektronische gegevens een essentieel element uitmaakt van de aangeboden dienst.

De verlener van een elektronische archiveringsdienst dient te voldoen aan de voorwaarden inzake het verlenen van diensten in verband met elektronische archivering die worden gesteld krachtens de wet van 15 mei 2007 tot vaststelling van een juridisch kader voor sommige verleners van vertrouwensdiensten.

§ 2. De in voorgaande paragraaf bedoelde schriftelijke arbeidsovereenkomst dient tenminste te vermelden :

1° de datum en plaats van het sluiten van de

<p>overeenkomst;</p> <p>2° de naam, voornaam en woonplaats van de reder of zijn gemachtigde; indien de reder een rechtspersoon is : de maatschappelijke naam en de maatschappelijke zetel en, in voorkomend geval, de benaming waaronder de reder zich tot het publiek richt;</p> <p>3° de naam, voornamen en de woonplaats van de zeeman;</p> <p>4° de naam, de thuishaven en het IMO-nummer van het zeeschip waarop de functie moet worden uitgeoefend;</p> <p>5° de plaats en datum van de inscheping;</p> <p>6° de functie die de zeeman zal moeten uitvoeren;</p> <p>7° het overeengekomen loon en desgevallend de wijze van betaling ervan;</p> <p>8° de duur van de arbeidsovereenkomst.</p>	<p>overeenkomst;</p> <p>2° de naam, voornaam en woonplaats van de reder of zijn gemachtigde.</p> <p>Indien de reder een rechtspersoon is, dienen de officiële benaming ervan en het adres van de maatschappelijke zetel te worden vermeld;</p> <p>3° de naam, voornamen en de woonplaats van de zeevisser, alsmede zijn erkenningsnummer;</p> <p>4° de naam, de thuishaven en het nummer van het vissersschip waarop de functie moet worden uitgeoefend;</p> <p>5° de plaats, datum en uur van de inscheping;</p> <p>6° de functie die de zeevisser zal moeten uitoefenen;</p> <p>7° het loon en de wijze van betaling van het loon.</p> <p>[...]</p>
<p>Art. 36. Alle met de bepalingen van deze titel en van zijn uitvoeringsbesluiten strijdige bedingen zijn nietig voor zover zij ertoe strekken de rechten van de zeeman in te korten of zijn verplichtingen te verzwaren.</p>	<p>Art. 10. Alle met de bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten strijdige bedingen zijn nietig voor zover zij ertoe strekken de rechten van de zeevisser in te korten of zijn verplichtingen te verzwaren.</p>
<p>Art. 37. Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst wordt een exemplaar ervan overhandigd aan de zeeman. Een ander exemplaar dient zich aan boord van het zeeschip te bevinden waar de zeeman het op elk ogenblik moet kunnen inkijken. Een derde exemplaar moet onverwijld worden overgezonden aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld van de thuishaven van het zeeschip.</p>	<p>Art. 11. Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst wordt een exemplaar overhandigd aan de zeevisser en wordt een ander exemplaar overgezonden aan de erkende organisatie van werkgevers bedoeld bij artikel 26. Tevens dient zich een exemplaar van de arbeidsovereenkomst aan boord van het vissersschip te bevinden, waar de zeevisser het op elk ogenblik moet kunnen inkijken.</p>
<p>Art. 40. § 1. Vooraleer een persoon voor de eerste maal in het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen wordt aangeworven, dient hij in het register der zeelieden te worden opgenomen door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld.</p> <p>Dit register wordt bijgehouden door het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer.</p> <p>§ 2. In afwijking van de vorige paragraaf geschiedt de inschrijving in het register der zeelieden binnen de vijftien werkdagen na het afsluiten van de eerste arbeidsovereenkomst, in geval deze overeenkomst in een buitenlandse haven wordt aangegaan.</p>	<p>Art. 12. § 1. Wanneer een persoon voor de eerste maal in het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij wordt aangeworven, dient hij in het algemeen stamboek der zeevissers te worden ingeschreven.</p> <p>§ 2. Indien de eerste arbeidsovereenkomst in een buitenlandse haven wordt gesloten, is de reder ertoe gehouden een afschrift van de arbeidsovereenkomst binnen tien werkdagen over te zenden aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar. Op advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij, kan de Koning de nadere regelen betreffende de wijze van overzending bepalen.</p> <p>[...]</p>
<p>Art. 41. Binnen uiterlijk vijftien dagen na de inschrijving in het register maakt de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld een zeemansboek op voor de betrokken zeeman.</p>	<p>Art. 13. Uiterlijk vijftien werkdagen na de inschrijving in het algemeen stamboek der zeevissers maakt de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar te Oostende een zeemansboek op voor de betrokken zeevisser. Dit zeemansboek wordt aangetekend</p>

<p><i>Dit zeemansboek wordt aangetekend opgestuurd naar het adres van de reder of zijn gemachtigde, die het bij ontvangst onverwijld aan de zeeman dient te bezorgen. [...]</i></p>	<p><i>opgestuurd naar het adres van de zeevisser, zoals dit vermeld wordt in de arbeidsovereenkomst.</i></p> <p><i>Binnen dezelfde periode kan de zeevisser zijn zeemansboek ook persoonlijk afhalen bij de betrokken dienst.</i></p>
<p><i>Art. 42. § 1. Het zeemansboek draagt het betrokken registratienummer van het register der zeelieden.</i></p> <p><i>§ 2. Het zeemansboek bevat tevens de volgende gegevens :</i></p> <p><i>1° de persoonsbeschrijving van de titularis, zijn naam en zijn voornamen, de datum en de plaats van zijn geboorte, zijn woonplaats, de hoedanigheid waarin hij volgens de arbeidsovereenkomst is aangenomen;</i></p> <p><i>2° de datum van de eerste arbeidsovereenkomst, de duur ervan, de naam en het IMO-nummer van het zeeschip, de brutotonnenmaat ervan, het motorvermogen en de naam van de kapitein;</i></p> <p><i>3° de datum en plaats van het beëindigen van de eerste arbeidsovereenkomst;</i></p> <p><i>4° vervolgens de data en plaatsen van het sluiten van de volgende arbeidsovereenkomsten en de data en plaatsen van het beëindigen ervan, de naam en het IMO-nummer van het zeeschip, de brutotonnenmaat ervan, het motorvermogen en de naam van de kapitein.</i></p> <p><i>§ 3. Elke nieuwe inschrijving in het zeemansboek dient de stempel van het zeeschip en de naam en de handtekening van de kapitein te bevatten.</i></p> <p><i>§ 4. De Koning bepaalt voor het overige de vorm en de inhoud van het zeemansboek, de door de zeeman verschuldigde retributie en de wijze van betaling ervan.</i></p>	<p><i>Art. 14. § 1. Het zeemansboek draagt het nummer van het algemeen stamboek der zeevissers.</i></p> <p><i>§ 2. Het zeemansboek bevat tevens de volgende gegevens :</i></p> <p><i>1° de persoonsbeschrijving van de titularis, zijn naam en zijn voornamen, de datum en de plaats van zijn geboorte, zijn woonplaats, de hoedanigheid waarin hij volgens de arbeidsovereenkomst is aangenomen, alsmede zijn erkenningsnummer;</i></p> <p><i>2° de datum van de eerste arbeidsovereenkomst, de naam en het nummer van het vissersschip, de bruto tonnenmaat ervan, het motorvermogen en de naam van de schipper;</i></p> <p><i>3° de datum en plaats van het beëindigen van de eerste arbeidsovereenkomst;</i></p> <p><i>4° vervolgens de data en plaatsen van het sluiten van de volgende arbeidsovereenkomsten en de data en plaatsen van het beëindigen ervan, de naam en het nummer van het vissersschip, de bruto tonnenmaat ervan, het motorvermogen en de naam van de schipper.</i></p> <p><i>Het zeemansboek bevat bovendien de belangrijkste bepalingen van deze wet.</i></p> <p><i>§ 3. Elke nieuwe inschrijving in het zeemansboek dient ondertekend te zijn door de zeevisser en de schipper.</i></p> <p><i>§ 4. De Koning bepaalt voor het overige de vorm en de inhoud van het zeemansboek, de verschuldigde retributie en de wijze van betaling daarvan.</i></p>
<p><i>Art. 47. § 1. De zeeman dient zich aan boord van het zeeschip te begeven op de plaats, datum en uur zoals hem voorafgaandelijk door de reder, zijn gemachtigde of de kapitein werd meegedeeld.</i></p> <p><i>§ 2. Elke niet-gerechvaardigde vertraging van de zeeman, waardoor deze zijn dienst aan boord niet begint op het overeengekomen tijdstip, leidt van rechtswege tot de onmiddellijke beëindiging van de overeenkomst zonder dat de vergoeding bedoeld bij artikel 75 verschuldigd is, behoudens indien de reder of zijn gevolmachtigde er anders over beslist.</i></p>	<p><i>Art. 15. § 1. De zeevisser dient zich aan boord van het vissersschip te begeven op de plaats, datum en uur in de arbeidsovereenkomst bepaald.</i></p> <p><i>§ 2. Elke niet-gerechvaardigde vertraging van de zeevisser, waardoor deze zijn dienst aan boord niet begint op het overeengekomen tijdstip, kan door de reder of zijn gemachtigde beschouwd worden als een rechtmatige oorzaak van onmiddellijke beëindiging van de overeenkomst zonder dat de vergoeding bedoeld bij artikel 55, § 1, verschuldigd is.</i></p> <p><i>Wordt ingevolge de bij het eerste lid bedoelde niet-gerechvaardigde vertraging van de zeevisser economisch verlies geleden door de reder, dan is de zeevisser gehouden dit verlies aan de reder te vergoeden.</i></p> <p><i>§ 3. Tijdens de zeereis is elke afwezigheid van boord</i></p>

<p>§ 3. Tijdens de zeereis leidt elke afwezigheid van boord zonder toelating van de kapitein, zelfs in het buitenland, indien de zeeman niet aan boord is op het ogenblik van de afvaart van het zeeschip, van rechtswege tot de onmiddellijke beëindiging van de overeenkomst zonder dat de vergoeding bedoeld bij artikel 75 verschuldigd is, behoudens indien de reder of zijn gevolmachtigde er anders over beslist.</p>	<p>zonder toelating van de schipper een rechtmatige oorzaak van onmiddellijke beëindiging van de overeenkomst zonder dat de vergoeding bedoeld bij artikel 55, § 1, verschuldigd is, zelfs in het buitenland, indien de zeevisser niet aan boord is op het ogenblik van de afvaart van het vissersschip.</p>
<p>Art. 45. De zeeman is verplicht :</p> <p>1° zijn werk zorgvuldig, eerlijk en nauwkeurig te verrichten op plaats, tijd en wijze zoals is overeengekomen en in de voorwaarden bepaald bij deze wet en de van kracht zijnde collectieve arbeidsovereenkomsten, reglementen en gebruiken;</p> <p>2° te handelen volgens de bevelen en instructies van zijn hiërarchische meerderen;</p> <p>[...]</p> <p>Art. 48. § 1. De zeeman is gehouden mee te werken aan het bergen van zijn eigen zeeschip, hetzij van een ander schip, hetzij van de verongelukte overblijfsels, goederen en ladingen, alsmede tot het verlenen van bijstand aan elk in gevaar verkerend vaartuig.</p> <p>§ 2. De zeeman is niet gehouden een andere functie te verrichten dan die welke in de arbeidsovereenkomst is overeengekomen, buiten de gevallen van overmacht, waarover de kapitein oordeelt.</p>	<p>Art. 16. § 1. De zeevisser is gehouden zijn dienst te verrichten in de voorwaarden bepaald in de arbeidsovereenkomst, deze wet en de van kracht zijnde reglementen en gebruiken.</p> <p>Hij is steeds gehouden tot gehoorzaamheid aan de bevelen van zijn hiërarchische meerderen.</p> <p>§ 2. De zeevisser is gehouden mede te werken aan het bergen van het eigen vissersschip, hetzij van een ander schip, hetzij van de verongelukte overblijfsels, goederen en ladingen, alsmede tot het verlenen van bijstand aan elk in gevaar verkerend vaartuig.</p> <p>§ 3. Onverminderd het bepaalde in artikel 17, is de zeevisser niet gehouden een andere functie te verrichten dan die welke in de arbeidsovereenkomst overeengekomen is, buiten de gevallen van overmacht, waarover de schipper oordeelt.</p>
<p>Art. 45. De zeeman is verplicht :</p> <p>[...]</p> <p>3° het hem toevertrouwde arbeidsgereedschap in goede staat terug aan de reder, zijn gemachtigde of de kapitein te geven.</p>	<p>Art. 19. De zeevisser moet behoorlijk zorg dragen voor alle instrumenten, machines en voorwerpen die hem door de reder voor de uitoefening van zijn functie ter beschikking worden gesteld. In geval van duidelijke vrijwillige vernieling of beschadiging is hij tegenover de reder tot schadeloosstelling gehouden.</p>
<p>Art. 50. De reder is verplicht :</p> <p>[...]</p> <p>2° zo de omstandigheden dit vereisen en behoudens strijdige bepaling, de voor de uitvoering van het werk nodige hulp, hulpmiddelen en materialen ter beschikking te stellen;</p> <p>[...]</p> <p>4° het loon te betalen overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk IV;</p> <p>5° de zeeman aan boord van het zeeschip een goed ingericht logies te bezorgen, dat ruimte biedt naar</p>	<p>Art. 24. [...]</p> <p>§ 2. De reder dient er voor te zorgen dat de zeevissers beschikken over voldoende materiaal om hun taak uit te voeren en dat dit materiaal in goede staat is.</p> <p>Art. 27. De reder is verplicht het loon te betalen overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk V.</p> <p>Art. 22. De reder moet de zeevisser aan boord van het vissersschip een goed ingericht logies bezorgen, dat ruimte biedt naar evenredigheid van het aantal er in</p>

<p><i>evenredigheid van het getal er in onder te brengen zeelieden en dat uitsluitend tot hun gebruik is bestemd. Tevens dient hij te zijnen laste te zorgen voor gezond en voldoende voedsel en een behoorlijke sanitaire uitrusting;</i></p> <p><i>[...]</i></p>	<p><i>onder te brengen zeelieden en dat uitsluitend tot hun gebruik is bestemd. Tevens dient hij te zorgen voor een behoorlijke sanitaire uitrusting.</i></p>
<p><i>Art. 53. Het beding waarbij de reder zich het recht voorbehoudt om de voorwaarden van de arbeidsovereenkomst eenzijdig te wijzigen, is nietig.</i></p>	<p><i>Art. 25. Het beding waarbij de reder zich het recht voorbehoudt om de voorwaarden van de arbeidsovereenkomst eenzijdig te wijzigen, is nietig.</i></p>
<p><i>Art. 54. [...]</i></p> <p><i>§ 2. Het minimumloon van de zeelieden wordt vastgesteld in een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard.</i></p> <p><i>Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt op grond van de volgende criteria :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- de aard van het zeeschip;</i> <i>- de functie aan boord;</i> <i>- de vaartijd van de zeeman.</i> <p><i>[...]</i></p>	<p><i>Art. 30. § 1. In geen geval mag het variabel loon waarop de zeevisser over een bepaalde referentieperiode recht heeft lager zijn dan het bedrag dat bekomen wordt door het gewaarborgd minimumdagloon, vastgelegd bij een door de Koning algemeen verbindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst, te vermenigvuldigen met het aantal dagen van de zeereis of zeereizen verricht tijdens die referentieperiode. Een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard, stelt de bedoelde referentieperiode vast.</i></p> <p><i>Bij de vaststelling van het bij het vorig lid bedoelde gewaarborgd minimumdagloon kan een onderscheid worden gemaakt op basis van de volgende criteria :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- de bruto tonnenmaat van het vissersschip;</i> <i>- de functie aan boord;</i> <i>- de vaartijd van de zeevisser;</i> <i>- de zeegebieden waarin het vissersschip gewoonlijk zijn bedrijvigheid uitoefent.</i> <p><i>[...]</i></p>
<p><i>Art. 55. Indien het zeeschip wordt opgebracht, indien het onzeewaardig wordt verklaard of in geval van beslag onder derden, heeft de zeeman recht op loon zolang hij van de kapitein aan boord dient te blijven.</i></p>	<p><i>Art. 32. § 1. Indien het vissersschip wordt opgebracht, indien, het onzeewaardig wordt verklaard of in geval van beslag onder derden, heeft de zeevisser recht op loon zolang hij aan boord dient te blijven.</i></p> <p><i>[...]</i></p>
<p><i>Art. 56. Indien de zeeman tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst overlijdt, zijn het loon en de vergoedingen waarop de zeeman tot op de dag van zijn overlijden recht had, verschuldigd aan zijn rechtverkrijgenden.</i></p>	<p><i>Art. 33. Indien de zeevisser tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst overlijdt, dan zijn het loon en de vergoedingen waarop de zeevisser tot op de dag van zijn overlijden recht had, verschuldigd aan zijn rechtverkrijgenden.</i></p>
<p><i>Art. 57. Onverminderd het bepaalde in artikel 47, §§ 2 en 3, verliest de zeeman die op het ogenblik dat hij zijn dienst moet beginnen ongerechtvaardigd afwezig is of die zich tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst, zonder toelating van de kapitein van boord verwijdt, het recht op loon voor de duur van die afwezigheid, onverminderd de schadeloosstelling welke door de reder of de andere bemanningsleden zou kunnen worden gevorderd.</i></p>	<p><i>Art. 36. De zeevisser die op het ogenblik dat hij zijn dienst moet beginnen ongerechtvaardigd afwezig is of die zich tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst zonder toelating van de schipper van boord verwijdt, verliest het recht op loon voor de duur van die afwezigheid, onverminderd de schadeloosstelling welke door de reder of de andere bemanningsleden zou kunnen worden gevorderd.</i></p>
<p><i>Art. 58. In afwijking op artikel 4 van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, moet het loon van de zeeman worden</i></p>	<p><i>Art. 37. § 1. Het loon van de zeevisser moet worden uitbetaald in munt die wettelijk gangbaar is in België, behoudens andersluidende overeenkomst tussen partijen.</i></p>

<p><i>uitbetaald in munt die wettelijk gangbaar is in België, behoudens andersluidende overeenkomst tussen partijen.</i></p> <p><i>In de arbeidsovereenkomst mogen geen bepalingen voorkomen welke de reder toelaten voorwaarden op te leggen, waardoor de zeeman niet vrij over het loon zou kunnen beschikken.</i></p>	<p><i>Geen enkel deel daarvan mag in natura worden betaald.</i></p> <p><i>In de arbeidsovereenkomst mogen geen bepalingen voorkomen die de reder toelaten voorwaarden op te leggen, waardoor de zeevisser niet vrij over het loon zou kunnen beschikken.</i></p> <p>[...]</p>
<p><i>Art. 60. § 1. Bij het afsluiten van de arbeidsovereenkomst kan de zeeman zijn loon geheel of gedeeltelijk bij volmacht overdragen. Deze overdracht moet in een schriftelijke overeenkomst door de reder of zijn gevolmachtigde en de zeeman worden vastgesteld. De overeenkomst vermeldt de naam, het adres en het rekeningnummer van de rechtverkerijgende.</i></p> <p>[...]</p>	<p><i>Art. 40. Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst kan de zeevisser zijn loon geheel of gedeeltelijk bij volmacht overdragen. De naam, het adres en het rekeningnummer van de rechtverkerijgende worden op de arbeidsovereenkomst vermeld.</i></p> <p>[...]</p>
<p><i>Art. 61. § 1. De reeds betaalde voorschotten en de reeds gestorte bedragen op basis van een volmacht kunnen van de zeeman niet worden teruggevorderd indien de arbeidsovereenkomst wordt verbroken door toedoen van de reder of door overmacht.</i></p> <p><i>§ 2. In geval de arbeidsovereenkomst verbroken wordt door de zeeman, kunnen de reeds betaalde voorschotten en de reeds gestorte bedragen op basis van een volmacht, door de reder worden teruggevorderd voor zover zij het loon overtreffen dat op het ogenblik van de verbreking aan de zeeman verschuldigd was.</i></p>	<p><i>Art. 41. § 1. De reeds betaalde voorschotten en de reeds gestorte bedragen op basis van een volmacht kunnen van de zeevisser niet worden teruggevorderd indien de arbeidsovereenkomst wordt verbroken door de reder of door overmacht.</i></p> <p><i>§ 2. In geval de arbeidsovereenkomst verbroken wordt door de zeevisser, kunnen de reeds betaalde voorschotten en de reeds gestorte bedragen op basis van een volmacht, door de reder worden teruggevorderd voor zover zij het loon overtreffen dat op het ogenblik van de verbreking aan de zeevisser verschuldigd was.</i></p>
<p><i>Art. 62. Dit hoofdstuk regelt het recht op geneeskundige verzorging, verplaatsingskosten en behoud van het loon van de zeeman die tijdens de reis getroffen wordt door arbeidsongeschiktheid wegens ziekte of ongeval. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder ziekte of ongeval verstaan ziekte of ongeval van gemeen recht, een arbeidsongeval, een ongeval op de weg naar of van het werk of een beroepsziekte.</i></p> <p><i>Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt de reis geacht begonnen te zijn vanaf het ogenblik waarop de zeeman zijn woonplaats verlaat om zich, langs het normale traject, naar het zeeschip te begeven en te zijn beëindigd op het ogenblik waarop de zeeman, via het normale traject, zijn woonplaats terug bereikt.</i></p>	<p><i>Art. 42. Dit hoofdstuk regelt het recht op geneeskundige verzorging, verplaatsingskosten en behoud van het loon van de zeevisser in geval van arbeidsongeschiktheid wegens ziekte of ongeval. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder ziekte of ongeval verstaan ziekte of ongeval van gemeen recht, een arbeidsongeval, een ongeval op de weg naar of van het werk of een beroepsziekte.</i></p> <p><i>Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt de zeereis geacht begonnen te zijn vanaf het ogenblik waarop de zeevisser de dorpel van zijn woonplaats verlaat om zich, langs het normale traject, naar het vissersschip te begeven en te zijn beëindigd op het ogenblik waarop de zeevisser, via het normale traject, deze dorpel opnieuw overschrijdt.</i></p>
<p><i>Art. 64. De bepalingen van dit hoofdstuk doen op geen enkele wijze afbreuk aan de rechten die voortspruiten uit de Arbeidsongevallenwet, de Beroepsziektenwet, de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, of enige andere wetgeving op grond waarvan aanspraak kan worden gemaakt op gehele of gedeeltelijke vergoeding wegens dezelfde schade. De zeeman zal dan ook zijn</i></p>	<p><i>Art. 43. De bepalingen van dit hoofdstuk doen op geen enkele wijze afbreuk aan de rechten die voortspruiten uit de arbeidsongevallenwet, de beroepsziektenwet, de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, of enige andere wetgeving op grond waarvan aanspraak kan worden gemaakt op gehele of gedeeltelijke vergoeding wegens dezelfde schade.</i></p>

<p>rechten op grond van deze wetgeving dienen uit de putten alvorens de reder op grond van dit hoofdstuk te kunnen aanspreken.</p> <p>De reder die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk gewaarborgd loon betaalt of bijdraagt in kosten van geneeskundige verzorging of verplaatsingskosten, treedt van rechtswege in de rechten van de zeeman ten aanzien van de instellingen of personen, belast met de uitvoering van de bovengenoemde wetten, ongeacht de rechtsgrond waarop zij dezelfde schade geheel of gedeeltelijk moeten vergoeden.</p>	<p>De zeevisser zal dan ook zijn rechten op grond van deze wetgevingen dienen uit te putten alvorens de reder op grond van dit hoofdstuk te kunnen aanspreken.</p> <p>De reder die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk gewaarborgd loon betaalt of bijdraagt in kosten van geneeskundige verzorging of verplaatsingskosten, treedt van rechtswege in de rechten van de zeevisser ten aanzien van de instellingen of personen, belast met de uitvoering van de bovengenoemde wetten, ongeacht de rechtsgrond waarop zij dezelfde schade geheel of gedeeltelijk moeten vergoeden.</p>
<p>Art. 65. De zeeman heeft ten laste van de reder recht op de betaling van de geneeskundige, heilkundige, farmaceutische en verplegingskosten die nodig zijn in geval van ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. Hij heeft ten laste van de reder ook recht op de vergoeding van de verplaatsingskosten die voortvloeien uit ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. De verplichtingen van de reder eindigen in elk geval bij het einde van de reis of op het ogenblik waarop de zeeman, ten laste van de reder, vóór het einde van de reis naar zijn woonplaats of een verplegings- of verzorgingsinstelling aldaar werd teruggebracht.</p> <p>De reder draagt tevens de kosten voor het overbrengen van de tijdens de reis overleden zeeman naar de plaats waar de familie haar overledene wenst te laten begraven.</p>	<p>Art. 45. De zeevisser heeft ten laste van de reder recht op de betaling van de geneeskundige, heilkundige, farmaceutische en verplegingskosten die nodig zijn in geval van ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. Hij heeft ten laste van de reder ook recht op de vergoeding van de verplaatsingskosten die voortvloeien uit ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. De verplichtingen van de reder eindigen in elk geval bij het einde van de zeereis of op het ogenblik waarop de zeevisser, ten laste van de reder, vóór het einde van de zeereis naar zijn woonplaats of een verplegings- of verzorgingsinstelling aldaar werd teruggebracht.</p> <p>Behoudens in geval van overlijden ten gevolge van een arbeidsongeval, draagt de reder tevens de kosten voor het overbrengen van de tijdens de zeereis overleden zeevisser naar de plaats waar de familie haar overledene wenst te laten begraven.</p>
<p>Art. 66. De zeeman die tijdens de reis arbeidsongeschikt wordt, behoudt ten laste van de reder zijn recht op loon voor de volledige duur van de reis. Hij heeft in dit geval slechts recht op loon voor de dagen van gewone activiteit waarvoor hij aanspraak had kunnen maken op loon, indien hij niet in de onmogelijkheid had verkeerd om te werken.</p> <p>Indien de zeeman evenwel vóór het einde van de reis naar zijn woonplaats wordt teruggebracht, behoudt hij zijn recht op loon slechts tot op dat ogenblik.</p>	<p>Art. 46. De zeevisser die tijdens de zeereis arbeidsongeschikt wordt wegens ziekte of ongeval, behoudt ten laste van de reder zijn recht op loon voor de volledige duur van de zeereis. Hij heeft in dit geval evenwel slechts recht op loon voor de dagen van gewone activiteit waarvoor hij aanspraak had kunnen maken op loon, indien hij niet in de onmogelijkheid had verkeerd om te werken.</p> <p>Indien de zeevisser evenwel vóór het einde van de zeereis naar zijn woonplaats wordt teruggebracht, behoudt hij zijn recht op loon slechts tot op dat ogenblik.</p>
<p>Art. 67. De reder die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk gewaarborgd loon heeft betaald of heeft bijgedragen in kosten van geneeskundige verzorging of verplaatsingskosten, kan deze terugvorderen van de zeeman of zijn rechthebbenden, wanneer hij aantoonst dat de ziekte of het ongeval enkel te wijten is aan een zware fout van de zeeman.</p>	<p>Art. 47. De reder die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk heeft bijgedragen in kosten, kan deze terugvorderen van de zeevisser of zijn rechthebbenden, wanneer hij aantoonst dat de ziekte of het ongeval enkel te wijten is aan een zware fout van de zeevisser.</p>
<p>Art. 68. De in het buitenland ontscheepte zeeman heeft het recht om op kosten van de reder van het zeeschip naar de plaats van aanwerving te worden</p>	<p>Art. 48. De in het buitenland ontscheepte zeevisser heeft het recht om op kosten van de reder van het vissersschip naar zijn woonplaats te worden</p>

<p><i>teruggebracht.</i></p> <p><i>Dit recht omvat de kosten van vervoer, logies en voeding. Deze kosten kunnen op de zeeman worden verhaald, indien de ontschepping om tuchtreddenen diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 67.</i></p>	<p><i>teruggebracht.</i></p> <p><i>Dit recht omvat de kosten van vervoer, logies en voeding. Deze kosten kunnen op de zeevisser worden verhaald, indien de ontschepping om tuchtreddenen diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 47.</i></p>
<p><i>Art. 69. Het vorige artikel is niet van toepassing indien de zeeman in de haven van ontschepping een andere arbeidsovereenkomst heeft afgesloten.</i></p>	<p><i>Art. 49. Artikel 48 is niet van toepassing indien de zeevisser in de haven van ontschepping een andere arbeidsovereenkomst heeft gesloten.</i></p>
<p><i>Art. 70. De beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars zoals voorzien in de artikelen 46 en volgende van Boek II, Titel II van het Wetboek van Koophandel, is niet van toepassing op de schuldvorderingen welke voor de zeeman voortvloeien uit de bepalingen van deze titel.</i></p>	<p><i>Art. 50. De beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars zoals bedoeld in de artikelen 46 en volgende van Boek II, Titel II van het Wetboek van koophandel, is niet van toepassing op de schuldvorderingen welke voor de zeevisser voortvloeien uit de bepalingen van deze wet.</i></p>
<p><i>Art. 71. De schuldvorderingen van de zeeman die voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst zijn op het zeeschip bevoorrecht onder de voorwaarden bepaald in artikel 23 van Boek II, Titel I van het Wetboek van Koophandel.</i></p>	<p><i>Art. 51. De schuldvorderingen van de zeevisser welke voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst zijn op het vissersschip bevoorrecht onder de voorwaarden bedoeld in artikel 23 van Boek II, Titel I van het Wetboek van koophandel.</i></p>
<p><i>Art. 72. Behoudens de algemene wijzen waarop de verbintenissen tenietgaan, nemen de verbintenissen voortspruitende uit de door deze wet geregelde arbeidsovereenkomsten een einde door :</i></p> <p><i>1° de dood van de zeeman;</i></p> <p><i>2° het vergaan of het opvorderen van het zeeschip door een bevoegde overheid;</i></p> <p><i>3° het in hechtenis nemen van de zeeman als dader of als medeplichtige van een misdrijf;</i></p> <p><i>4° het ontscheppen van de zeeman wegens ziekte of verwonding;</i></p> <p><i>[...]</i></p> <p><i>6° de wil van één van de partijen, in geval van een dringende reden zoals bedoeld bij artikel 75;</i></p> <p><i>[...]</i></p> <p><i>8° overmacht, tenzij wanneer de door overmacht ontstane gebeurtenissen de uitvoering van de arbeidsovereenkomst slechts tijdelijk schorsen.</i></p>	<p><i>Art. 52. Behoudens de algemene wijzen waarop de verbintenissen te niet gaan, nemen de verbintenissen voortspruitende uit de door deze wet geregelde arbeidsovereenkomst een einde door :</i></p> <p><i>[...]</i></p> <p><i>2° de dood van de zeevisser;</i></p> <p><i>3° het vergaan van het vissersschip;</i></p> <p><i>4° het in hechtenis nemen van de zeevisser als dader of als medeplichtige van een misdrijf;</i></p> <p><i>5° het ontscheppen van de zeevisser wegens ziekte of verwonding;</i></p> <p><i>[...]</i></p> <p><i>7° de wil van één van de partijen, in geval van een dringende reden, in de zin van artikel 35 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, of in geval van toepassing van de artikelen 15, §§ 2 en 3 en 32, § 2;</i></p> <p><i>8° overmacht.</i></p>
<p><i>Art. 51. De kapitein mag slechts eisen dat de zeeman onmiddellijk wordt ontscheept indien dergelijke maatregel noodzakelijk is om een ernstige reden. Dit is onder meer het geval wanneer, door toedoen van de zeeman, de veiligheid van het zeeschip bedreigd wordt of de gerustheid van de bemanning verstoord wordt.</i></p> <p><i>De reden van de onmiddellijke ontschepping dient in het logboek te worden ingeschreven.</i></p>	<p><i>Art. 53. De reder of zijn gemachtigde mag slechts eisen dat de zeevisser onmiddellijk wordt ontscheept indien dergelijke maatregel om ernstige reden, zoals de veiligheid van het schip of de gerustheid van de bemanning, noodzakelijk is.</i></p> <p><i>In geval van afdanking wegens dringende reden of van onmiddellijke ontschepping om ernstige reden, dient de reden van de afdanking in het logboek te worden ingeschreven.</i></p>

<p><i>Art. 74. Indien de termijn waarvoor de arbeidsovereenkomst werd aangegaan, afloopt of de arbeidsovereenkomst door de wil van één van de partijen of in onderling akkoord beëindigd wordt terwijl het zeeschip op zee is, dan neemt deze overeenkomst slechts een einde bij de aankomst van het zeeschip in de eerstvolgende haven waar ontschepping mogelijk is.</i> [...]</p>	<p><i>Art. 54. Wordt de arbeidsovereenkomst door de wil van één van de partijen, of in onderling akkoord beëindigd terwijl het vissersschip op zee is, dan neemt de arbeidsovereenkomst slechts een einde bij de aankomst van het vissersschip in de eerstvolgende haven.</i></p>
<p><i>Art. 75. § 1. De partij die de arbeidsovereenkomst voortijdig beëindigt, is gehouden de andere partij een vergoeding te betalen die gelijk is aan het loon dat verschuldigd is tot het einde van de overeengekomen termijn.</i></p> <p><i>§ 2. Het bepaalde in de voorgaande paragraaf geldt niet in geval van :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - de beëindiging van de arbeidsovereenkomst in toepassing van artikel 47, §§ 2 en 3; - de beëindiging van de arbeidsovereenkomst om een dringende reden; <p>[...]</p>	<p><i>Art. 55. § 1. De partij die de arbeidsovereenkomst voortijdig beëindigt, is gehouden de andere partij een vergoeding te betalen die gelijk is aan het loon dat verschuldigd is tot het einde van de betrokken zeereis, de werkzaamheden die na het aanleggen van het vissersschip moeten worden verricht, bedoeld bij artikel 8, lid 2, inbegrepen.</i></p> <p><i>§ 2. Het bepaalde in de voorgaande paragraaf geldt niet in geval van :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - de beëindiging van de arbeidsovereenkomst met toepassing van de artikelen 15, §§ 2 en 3 en 32, § 2; - de beëindiging van de arbeidsovereenkomst om een dringende reden; <p>[...]</p>
<p><i>Art. 77. De rechtsvorderingen die uit de door deze wet geregelde arbeidsovereenkomst ontstaan, verjaren één jaar na het eindigen van deze overeenkomst of vijf jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan, zonder dat deze termijn één jaar na het eindigen van deze overeenkomst mag overschrijden.</i></p>	<p><i>Art. 59. De rechtsvorderingen die uit de door deze wet geregelde arbeidsovereenkomst ontstaan, verjaren één jaar na het eindigen van deze overeenkomst of vijf jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan, zonder dat deze termijn één jaar na het eindigen van deze overeenkomst mag overschrijden.</i></p>
<p><i>Art. 78. Het Paritair Comité voor de koopvaardij dat met toepassing van deze wet wordt geraadpleegd, deelt zijn advies mee binnen drie maanden nadat het verzoek is gedaan; zoniet, wordt er niet op gewacht.</i></p>	<p><i>Art. 67. Het Paritair Comité voor de zeevisserij dat met toepassing van deze wet werd geraadpleegd, deelt zijn advies mee binnen drie maanden nadat het verzoek is gedaan; zoniet mag, na het verstrijken van die termijn, eraan voorbijgegaan worden.</i></p>
<p><i>Art. 79. Jaarlijks wordt binnen het Paritair Comité voor de koopvaardij een evaluatiebespreking gewijd aan de uitvoering en de toepasbaarheid van deze wet. Het Paritair Comité brengt hierover desgevallend advies uit aan de bevoegde ministers.</i></p>	<p><i>Art. 68. Jaarlijks wordt binnen het Paritair Comité voor de zeevisserij een evaluatiebespreking gewijd aan de uitvoering en de toepasbaarheid van deze wet. Het Paritair Comité brengt hierover desgevallend advies uit aan de bevoegde ministers.</i></p>

Slechts op de volgende punten bestaan tussen beide wetten betekenisvolle verschillen:

- de rechtsgrond voor het systeem van erkenning van zeevissers²²;
- het vereiste van voldoende professionele taalkennis van zeevissers²³;
- de duur van de arbeidsovereenkomst (bepaalde tijd in de koopvaardij – de duur van een zeereis in de zeevisserij)²⁴;
- het verbod op arbitragebedingen in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007²⁵;

²² Art. 3 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003.

²³ Art. 6, § 1 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003.

²⁴ Art. 33 Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007; art. 8 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003; zie ook art. 32, § 2, art. 34 en art. 52, 1° Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en art. 72, 5° Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

- de mogelijkheid om de zeevisser tijdens de reis een lagere of hogere functie te laten vervullen, met consequenties voor het loon²⁶;
- het verbod voor de zeevisser om goederen voor eigen rekening te vervoeren of alcohol en drugs aan boord te hebben²⁷;
- de regeling m.b.t. de goederen die een ontscheepte zeevisser aan boord achterlaat en m.b.t. verlies van persoonlijke goederen van de zeevisser²⁸;
- de mogelijkheid tot verplichting van de reder in de zeevisserij om zich aan te sluiten bij een erkende werkgeversorganisatie²⁹;
- de verplichting van de reder in de koopvaardij om bij het einde van de arbeidsovereenkomst sociale bescheiden en een getuigschrift te overhandigen³⁰;
- de loonberekeningswijze³¹;
- het verbod op uitbetaling van het loon van de zeevisser in drank- of vermaakgelegenheden³²;
- de regeling met betrekking tot voorschotten op het loon van de zeevisser³³;
- de uitgewerkte regeling van het ontslag om dringende reden in de koopvaardij³⁴;
- de regeling met betrekking tot de arbeid van minderjarigen op vissersschepen³⁵;
- een aantal bepalingen met betrekking tot burgerlijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003³⁶;
- de beperking van de aansprakelijkheid van de zeeman tot gevallen van opzettelijke, zware en gewoonlijk voorkomende lichte fout³⁷.

De noodzaak van een afzonderlijke regeling kan dus slechts m.b.t. een beperkt aantal aangelegenheden worden verantwoord.

- VEROUDERING VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMSTENWET BINNENVAART 1936

5.12. Het behoeft geen betoog dat de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 sterk verouderd is. De economische en wetgevende context waarin de binnenvaart functioneert is sinds de invoering ervan sterk gewijzigd. Zoals hieronder toegelicht, wordt dit door alle betrokkenen erkend³⁸.

- GEBREK AAN AFSTEMMING OP ANDERE RELEVANTE WETGEVING

5.13. Vervolgens moet de aandacht worden gevestigd op het gebrek aan afstemming van de drie besproken wetten betreffende de scheepsarbeidsovereenkomst op de bepalingen van de Zeewet.

Zo bepaalt de Zeewet nog steeds dat het in principe de taak van de kapitein is om de samenstelling van de bemanning te bepalen, alsmede de matrozen en andere schepelingen te

²⁵ Art. 39 Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

²⁶ Art. 17 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003.

²⁷ Art. 18 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003; vgl. art. 111 Zeewet.

²⁸ Art. 20 en 23 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003.

²⁹ Art. 26 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003.

³⁰ Art. 52 Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

³¹ Art. 28-31 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003; art. 54 Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

³² Art. 37, § 2 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003.

³³ Art. 39 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003.

³⁴ Art. 73 Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

³⁵ Art. 57 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003.

³⁶ Art. 56 en 60 tot 66 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003; zie *infra*, nr. 5.300.

³⁷ Art. 49 Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

³⁸ Zie *infra*, nr. 5.44.

kiezen en te huren (art. 60), terwijl de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 (art. 7) zowel als de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 (art. 32) ter zake specifieke, andersluidende regelingen bevatten. Bij de voorbereiding van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 werd op de afwijking van de Zeewet gewezen³⁹ zonder dat de desbetreffende bepalingen echter werden gecoördineerd.

De Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 regelt de inscheping van pacotille (art. 18), maar deze regeling is niet afgestemd op de desbetreffende bepaling van de Zeewet (art. 111).

Een belangrijker, ja fundamenteel knelpunt is de chaotische wettelijke regeling van de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein en de andere schepelingen. Het schrijnende gebrek aan coördinatie zal hieronder omstandig worden beschreven⁴⁰.

Het gebrek aan coördinatie komt ook tot uiting op terminologisch vlak: zo gewaagt de Zeewet van het scheepsdagboek (art. 61)⁴¹ terwijl de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 (art. 73, laatste lid) over het logboek spreekt, terwijl in de hedendaagse praktijk blijkbaar hetzelfde document wordt bedoeld⁴².

5.14. Het gebrek aan afstemming van de wetten op de scheepsarbeidsovereenkomst op andere wetgeving komt tot uiting in de rechtsonzekerheid omtrent de subsidiaire toepasselijkheid van de algemene Arbeidsovereenkomstenwet 1978 op de arbeidsovereenkomst wegens dienst op binnenschepen⁴³. De niet-toepasselijkheid van laatstvermelde wet op de scheepsarbeidsovereenkomst voor de zeevisserij, tenzij de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 uitdrukkelijk anders bepaalt, kan worden afgeleid uit de parlementaire werken⁴⁴, maar is in laatstgenoemde wet niet geëxpliciteerd. Hetzelfde geldt t.a.v. de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007, in welk verband de algemene Arbeidsovereenkomstenwet 1978 niet geldt als “aanvullend recht”⁴⁵. M.b.t. het voorontwerp dat tot de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 leidde, had de Raad van State aangedrongen op toevoeging van een bepaling die de niet-toepasselijkheid van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 uitdrukkelijk stipuleert⁴⁶. Op deze vraag werd door de wetgever niet ingegaan.

5.15. Ten slotte moge er hier reeds de aandacht op worden gevestigd dat n.a.v. de vaststelling van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 niet werd overgegaan tot een aanpassing aan die nieuwe akten van relevante publiekrechtelijke wetgeving. Een voorbeeld is het voortbestaan in het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij (art. 3-4) en de Wet Veiligheid Vaartuigen (art. 15) – en overigens ook in een in wezen publiekrechtelijke bepaling van de Zeewet (art. 63)⁴⁷ – van verwijzingen naar de monsterrol, terwijl beide genoemde wetten, elk voor de betrokken sector, de aanmonstering hebben afgeschaft. Dergelijke problemen zullen worden opgelost in het raam van de herziening van het publiekrechtelijk scheepvaartrecht.

³⁹ Zie *Parl.St.*, Kamer, 2001-02, nr. 1728/001, 19.

⁴⁰ Zie *infra*, nrs. 5.278 e.v.

⁴¹ Zie *infra*, nr. 5.62.

⁴² Zie evenwel Tuja, 113.

⁴³ Zie en vgl. *Parl. Vr. en Antw.*, Kamer, 27 juli 1982, nr. 29, 2185 (Vr. nr. 107 Deneir van 9 juli 1982); *Parl.St.*, Kamer, 2001-02, nr. 1728/001, 49; Kh. Antwerpen, 9 februari 1989, *EVR* 1989, 608; De Decker, 128, nr. 301, vn. 92.

⁴⁴ Zie inz. *Parl.St.*, Kamer, 2001-02, nr. 1728/001, 49-50.

⁴⁵ Zie *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 36.

⁴⁶ *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 120.

⁴⁷ Zie *infra*, nr. 5.62.

- BEPERKT MATERIEEL TOEPASSINGSGEBIED VAN DE GELDENDEN
SCHEEPSARBEIDSOVEREENKOMSTENWETTEN

5.16. De drie geldende wetten betreffende de scheepsarbeidsovereenkomst hebben elk een specifiek, beperkend omschreven materieel toepassingsgebied⁴⁸.

Vooreerst is het toepassingsgebied beperkt tot bepaalde soorten schepen⁴⁹.

Artikel 1, 1° van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 omschrijft het binnenschip als volgt:

elk onverschillig op welke wijze voortbewogen vaartuig van meer dan 3 metrieke ton inhoud, dat gewoonlijk voor winstgevende scheepvaartverrichtingen op de binnenwateren wordt gebezigd, daarin begrepen de sleepboten, veerboten, vlotten, baggervaatuigen, elevators en kraanschepen en alle dergelijke vaartuigen, zomede de tijdelijk op liggen bevrachte binnenschepen, doch niet de schepen bestemd voor de kust- en de riviervisserij;

In artikel 2, 1° van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 is het begrip “vissersschip” gedefinieerd als volgt:

elk schip dat doelmatig op zee wordt ingezet voor de commerciële zeevisserij, waarvoor door de bevoegde dienst voor de zeevisserij een visvergunning werd afgeleverd en dat als dusdanig voorkomt op de officiële lijst van Belgische vissersschepen, jaarlijks uitgegeven door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Bestuur van Maritiem Vervoer.

In de Memorie van Toelichting wordt m.b.t. deze definitie verklaard:

Hierin zijn een aantal definities opgenomen. Voor de toepassing van de voorgestelde wet moeten de vissersschepen gelijktijdig aan drie voorwaarden voldoen:

- zij moeten doelmatig worden ingezet voor de commerciële visserij. De sportvisserij en de niet beroepsmatige visserij vallen dus niet onder de toepassing van de wet;*
- er moet voor het vaartuig een visvergunning zijn afgeleverd door de bevoegde dienst voor de zeevisserij;*
- de vaartuigen moeten voorkomen op de officiële lijst van de Belgische vissersvaartuigen, opgemaakt door de bevoegde dienst van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur.*

Gelet op de Europese regelgeving terzake kunnen geen nationaliteitsvereisten meer worden gesteld met betrekking tot de reder. Voortaan is de vlag waaronder het schip vaart het enige criterium.

Indien een niet-Belgische reder (bv. een Nederlander) een vissersschip onder Belgische vlag wenst uit te baten, bestaat daartegen geen enkel bezwaar, maar moet wel de Belgische wetgeving worden toegepast.

Ook vreemde rechtspersonen die een vissersschip onder Belgische vlag wensen uit te baten, zullen ongeacht het recht volgens het welke zij werden opgericht, onder de toepassing van de Belgische wetgeving vallen. Overeenkomstig het internationaal zeerecht is de vlag van het schip dus het bepalend criterium.

Anderzijds valt elke persoon die zich in uitvoering van een arbeidsovereenkomst aan boord van een Belgisch schip bevindt automatisch onder de Belgische wetgeving, ongeacht zijn of haar nationaliteit. Ook hier is dus de Belgische vlag het enige criterium. Zo vallen alle opvarenden onder de Belgische sociale wetgeving en zullen ze ook moeten voldoen aan de Belgische diplomaveristen vervat in verschillende koninklijke besluiten betreffende opleiding, brevettering en wachtlopen aan boord van vissersschepen⁵⁰.

⁴⁸ Zie en vgl. art. 1-2 Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936, art. 2 en 4-5 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en art. 28-30 Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

⁴⁹ Zie nader *infra*, nrs. 5.17 e.v. m.b.t. het internationaal toepassingsgebied.

⁵⁰ *Parl.St.*, Kamer, 2001-02, nr. 1728/001, 7-8.

Artikel 28, 1° van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 definieert het begrip zeeschip als volgt:

elk schip bestemd voor winstgevende verrichtingen in het vervoer van goederen of personen in het internationaal verkeer over zee, inbegrepen schepen, met zeebrief, voor het verrichten van sleepvaart, voor het uitvoeren van baggerwerken, voor het verrichten van hulpverlening en van andere werkzaamheden op zee die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, met uitsluiting van vissersschepen.

De Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp bevat de volgende uitvoerige toelichting:

1. Het schip moet bestemd zijn voor winstgevende verrichtingen, d.w.z. voor commerciële doeleinden worden gebruikt (winstbejag).

Schepen die aan particulieren toebehoren en die niet worden gebruikt of bestemd voor winstgevende verrichtingen, zoals b.v. yachten en pleziervaartuigen, vallen dus buiten de definitie van een zeeschip.

Dit is eveneens het geval voor schepen die toebehoren aan of geëxploiteerd worden door de Staat en die niet voor commerciële doeleinden worden ingezet, zoals b.v. oorlogsschepen, politieschepen, boeienleggers, loodsdiensschepen op de volle zee of schepen bestemd voor wetenschappelijk onderzoek of opleiding.

2. Het schip moet goederen of personen vervoeren.

3. Het vervoer moet gebeuren in internationaal verkeer over zee, wat inhoudt dat voornamelijk buiten de territoriale wateren wordt gevaren (dus op volle zee). Evenwel worden passagiersschepen die bestemd zijn om uitsluitend te worden gebruikt voor binnenlandse zee reizen voor de toepassing van deze wet eveneens als zeeschepen aanzien.

Uit het voorgaande volgt dat de bepalingen van deze wet enkel van toepassing zijn op de maritieme arbeid, d.w.z. de arbeid verricht door zeelieden tijdens de zee reis van een schip⁵¹.

Dientengevolge zijn de vermelde wetten niet van toepassing op een aantal aan boord van schepen voorkomende arbeidsverhoudingen, zoals deze aan boord van pleziervaartuigen of van door openbare overheden zonder winstoogmerk geëxploiteerde vaartuigen, zoals publieke sleepboten, brandweerboten en marinevaartuigen.

Ter precisering: in de rechtsleer werd geopperd dat de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 enerzijds *niet* van toepassing is op “de bootslui aangeworven op plezierboten die door de eigenaar geëxploiteerd worden zonder winstoogmerk, voor zijn persoonlijk genoegen”, maar anderzijds *wel* op “de arbeid van matrozen, aangeworven op plezierboten die met winstoogmerk worden geëxploiteerd”⁵². Dezelfde wet zou niet gelden voor werknemers die werken aan boord van vaartuigen van een aannemersbedrijf uit de bouwsector⁵³. Voorts werd gesteld dat de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 wél gold voor openbare diensten zoals de vroegere overheidsveerdienst Oostende-Dover, die immers wél met winstoogmerk zou zijn geëxploiteerd⁵⁴.

Voorts voorziet de Belgische wetgeving klaarblijkelijk niet in de mogelijkheid van “shipping company contracts”, waarbij de zeeman niet voor één bepaald schip wordt aangeworven, maar

⁵¹ *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 34. Of “commercial yachting” onder de wet valt, is niet erg duidelijk. Een obstakel is allicht dat het moet gaan om “vervoer” van personen. Dat doet dan weer de vraag rijzen of cruiseschepen wel aan “vervoer” doen. Wellicht is het antwoord op die vraag positief. Het ligt buiten het bestek van dit Blauwboek om over deze kwesties verdere uitspraken te doen.

⁵² Steyaert, J., De Ganck, C. en De Schrijver, L., *Arbeidsovereenkomst*, Brussel, E. Story-Scientia, 1990, 100, nr. 137.

⁵³ Wrr. Luik, 14 oktober 1940, *Pas.* 1941, III, 25.

⁵⁴ Steyaert, J., De Ganck, C. en De Schrijver, L., *Arbeidsovereenkomst*, Brussel, E. Story-Scientia, 1990, 100-101, nr. 138, weliswaar met een gebrekkige zinswending.

voor alle schepen van de betrokken reder⁵⁵. In de rechtspraak werd geoordeeld dat de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 alleen betrekking had op dienst aan boord van een welomschreven schip⁵⁶ en dat een doorlopende en onafgebroken overeenkomst waarbij telkenmale wordt bepaald voor welke zeetocht gevaren zal worden, onder de algemene Arbeidsovereenkomstenwet 1978 viel⁵⁷. Of het de bedoeling van de Belgische wetgever was om “shipping company contracts” slechts buiten het toepassingsgebied van de – heden geldende – Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 te houden, en ze onder de algemene Arbeidsovereenkomstenwet 1978 te doen ressorteren, kan echter worden betwijfeld, want dat zou kunnen uitnodigen tot het doelbewust omzeilen van eerstgenoemde wet. Desalniettemin moet worden vastgesteld dat een expliciet verbod op dergelijke overeenkomsten nergens in de Belgische wetgeving is opgenomen. In verscheidende andere landen worden “shipping company contracts” alvast wettig geacht, en vallen zij wel degelijk onder de maritieme arbeidswetgeving⁵⁸. Navraag bij KBRV leerde dat deze tewerkstellingsformule in België doelbewust niet in de wetgeving is voorzien en dat zij zelfs nietig wordt geacht.

Ten slotte is duidelijk dat personeel dat niet in dienst is van de reder, maar van een aan boord werkzame derde dienstverlener, zoals de exploitant van een restaurant of een winkel, niet onder de specifieke arbeidsovereenkomstwetten voor scheepsdienst valt⁵⁹. Deze in talrijke landen opgedoken juridische problematiek verdient bijzondere aandacht nu het ook in de Belgische koopvaardij voorkomt dat bepaalde aan boord werkzame hooggespecialiseerde technici in dienst zijn van andere vennootschappen dan de eigenlijke reder. De vraag rijst of deze andere werkgevers ook als reder kunnen worden beschouwd, en of aan boord m.a.w. plaats is voor meer dan één reder-werkgever. De huidige Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 lijkt dit niet mogelijk te maken⁶⁰. Het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 schijnt echter een bredere opvatting te huldigen⁶¹.

Het ligt buiten de objectieven van voorliggend Blauwboek om de opportuniteit van de geschetste consequenties te beoordelen. Hiertoe ware overigens overleg met de sociale partners wenselijk.

Wel blijkt het omwille van de transparantie van de wetgeving en de rechtszekerheid wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek te bevestigen dat voor buiten de specifieke scheepsarbeidsovereenkomstwetten vallende arbeidsverhoudingen alleszins de gemeenrechtelijke Arbeidsovereenkomstenwet 1978 geldt. Dat geldt in principe ook voor de arbeid aan boord van overheidsschepen⁶².

⁵⁵ In de basisbepalingen van art. 28, 5° en 29 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 is telkens sprake van “een zeeschip” en art. 34, § 2, 4° bepaalt dat in de arbeidsovereenkomst de identificatiegegevens moeten worden vermeld van “het zeeschip waarop de functie moet worden uitgeoefend”.

⁵⁶ Cass. 22 februari 1988, *JTT* 1989, 140, met noot X., *RW* 1988-89, 398; Steyaert, J., De Ganck, C. en De Schrijver, L., *Arbeidsovereenkomst*, Brussel, E. Story-Scientia, 1990, 101, nr. 138.

⁵⁷ Arbh. Antwerpen, 7 april 1994, *RW* 1995-96, 21.

⁵⁸ Zie enkele gegevens *infra*, nrs. 5.32, 5.34 en 5.37.

⁵⁹ Vgl. evenwel *infra*, nr. 5.34 m.b.t. het Franse recht.

⁶⁰ Het obstakel vloeit voort uit de definitie van “zeeman” als

elke persoon die aangenomen is voor de dienst op een zeeschip en die daartoe met de reder of zijn gemachtigde een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen heeft afgesloten (art. 28, 5° Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007; nadruk toegevoegd).

De “reder” is

elke natuurlijke persoon of rechtspersoon, ongeacht de benaming of het nationaal recht volgens hetwelk deze is opgericht, die één of meerdere zeeschepen uitbaat onder Belgische vlag (art. 28, 3°).

⁶¹ Zie *infra*, nr. 5.26.

⁶² Zie *infra*, nr. 5.48 en ook art. 5.2 en 5.19, § 2.

De mogelijkheid om aan boord meer dan één werkgever te laten optreden kan desgevallend worden ingevoerd via een in de Invoeringswet op te nemen wijzigingsbepaling.

Op het verbod van “shipping company contracts” wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek niet verder ingegaan.

- ONDUIDELIJKHEID ROND HET INTERNATIONALE TOEPASSINGSGEBIED VAN DE
BELGISCHE WETGEVING OVER SCHEEPSARBEIDSOVEREENKOMSTEN

5.17. De Belgische scheepsarbeidsovereenkomstenwetten zijn alle uitsluitend van toepassing op Belgische schepen, en niet op buitenlandse schepen. Het nationaliteitscriterium blijkt reeds uit de hierboven aangehaalde definities van de onder de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 vallende schepen⁶³. Daarenboven is het uitdrukkelijk gestipuleerd in de wetbepalingen die het toepassingsgebied van deze wetten vaststellen.

5.18. Vooreerst bepaalt artikel 2 van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936:

De bepalingen van deze wet zijn toepasselijk op elke arbeidsovereenkomst wegens dienst op een Belgisch binnenschip, onverschillig waar de overeenkomst wordt gesloten en van welke nationaliteit de aangeworvene is.

Zij zijn niet toepasselijk op de arbeidsovereenkomst wegens dienst op een vreemd binnenschip, zelfs indien de overeenkomst binnen het Rijk door een persoon van Belgische nationaliteit gesloten wordt.

Hierover werd in de Memorie van Toelichting verklaard:

In artikel 2 wordt nader bepaald dat de regeling enkel geldt voor de arbeidsovereenkomsten wegens dienst op Belgische binnenschepen. Volgens de omschrijving gegeven in artikel één dient onder binnenschip verslaan : " elk... vaartuig van meer dan drie metrieke ton inhoud, dat, gewoonlijk voor scheepvaartverrichtingen op de binnenwateren wordt gebezigd... "; voorgeschreven wordt, anderzijds, dat de nieuwe bepalingen toepasselijk zijn op de dienstovereenkomsten, namelijk, voor [sleepboten], veerboten, baggervaatruigen en dergelijke vaartuigen op vlotten, benevens op tijdelijk op liggen bevrachte binnenschepen, doch dat zij geen toepassing vinden ten aanzien van schepen bestemd voor de kust- en de riviervisscherij.

Binnenschepen warden als Belgische schepen beschouwd, wanneer zij voor meer dan de helft van hun waarde toebehooren aan personen van Belgische nationaliteit of aan vennootschappen die alle gestelde voorwaarden vervullen om als Belgische vennootschappen aanzien te worden. Het criterium der nationaliteit van binnenschepen vloeit, wel is waar, niet voort uit eenigen wetstekst., doch een thans ter studie liggend van ontwerp van wet, dat binnenkort bij de Kamers zal ingediend worden, heeft ten deel aan alle betwisting dienaangaande een einde te maken.

De nieuwe bepalingen dienen nagekomen, onverschillig waar de aanwerving geschiedt, of van welke nationaliteit de aangeworven personen zijn. Zij zijn toepasselijk om het even welke benaming aan deze laatsten wordt gegeven: varensgezellen belast met het besturen van. het binnenschip, stokers of machinisten aangesteld voor het bedienen en het onderhoud van de machines⁶⁴.

⁶³ Zie *supra*, nr. 5.16.

⁶⁴ *Parl.St.*, Kamer, 1933-34, nr. 211, 2.

5.19. Artikel 5 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 bepaalt:

§ 1. De bepalingen van deze wet zijn niet van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij, door een Belgische zeevisser gesloten, zelfs in België, voor de dienst aan boord van een vreemd vissersschip.

§ 2. De bepalingen van deze wet zijn van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij aan boord van Belgische vissersschepen, ongeacht de plaats van het sluiten van de arbeidsovereenkomst en ongeacht de nationaliteit van de reder of de zeevisser.

§ 3. Door het sluiten van een arbeidsovereenkomst op basis van deze wet worden de bepalingen van deze wet alsook het Belgisch sociaal zekerheidsstelsel voor zeevissers van rechtswege van toepassing, ongeacht de nationaliteit van de reder of de zeevisser.

In de Memorie van Toelichting wordt gesteld:

Dit artikel omschrijft het toepassingsgebied van de wet. Overeenkomstig het internationaal zeerecht is de vlag van het schip het bepalend criterium.

Zo zal een Belgische zeevisser die in België of in het buitenland aangenomen wordt om op een Nederlands schip te varen, niet onder de toepassing van de wet vallen. Een Brit die in een Franse haven een arbeidsovereenkomst tekent om op een Belgisch schip te varen, zal echter wel onder de toepassing van de wet vallen.

Ook de nationaliteit van de reder speelt geen rol. In het kader van de Europese regelgeving is het immers mogelijk dat niet Belgen of niet-Belgische firma's schepen onder Belgische vlag uitbaten. Dit is trouwens al jaren het geval met Nederlandse rederijen die Belgische vissersschepen in bedrijf hebben. Op deze schepen moet de volledige Belgische wetgeving worden toegepast en dus ook de bepalingen van deze wet, ook als de bemanning volledig bestaat uit Nederlanders⁶⁵.

5.20. Artikel 30 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 bepaalt op analoge wijze:

§ 1. De bepalingen van deze wet zijn niet van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen, door een zeeman gesloten, zelfs in België, voor de dienst aan boord van een vreemd zeeschip.

§ 2. De bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten zijn van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst aan boord van Belgische zeeschepen, ongeacht de plaats van het afsluiten van de arbeidsovereenkomst en ongeacht de nationaliteit van de reder of de zeeman.

§ 3. Door het afsluiten van een arbeidsovereenkomst op grond van deze wet worden de bepalingen ervan alsook het Belgisch sociaal zekerheidsstelsel voor zeelieden, zoals vastgesteld bij de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij, van rechtswege van toepassing, ongeacht de nationaliteit van de reder of de zeeman.

De Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp verschaft i.v.m. het internationale toepassingsgebied de volgende uitleg:

Vroeger was het normaal dat zowel de reder als de zeeman Belgen waren en dus onder de Belgische wetgeving vielen. Met de steeds toenemende globalisering is dit thans niet meer het geval zodat in de wet moet worden bepaald dat ook vreemde reders, die zeeschepen onder Belgische vlag uitbaten, onder de toepassing van de wet vallen. Hetzelfde geldt voor vreemde zeelui die een arbeidsovereenkomst afsluiten voor scheepsdienst aan boord van een Belgisch zeeschip⁶⁶.

⁶⁵ Parl.St., Kamer, 2001-02, nr. 1728/001, 11-12.

⁶⁶ Parl.St., Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 14.

Verderop luidt het:

Gelet op de Europese regelgeving terzake kunnen geen nationaliteitsvereisten meer worden gesteld met betrekking tot de reder. Voortaan is de vlag waaronder het schip vaart het enige criterium. Indien een niet-Belgische reder (b.v. een Nederlander) een zeeschip onder Belgische vlag wenst uit te baten, bestaat daartegen geen enkel bezwaar, maar moet wel de Belgische wetgeving worden toegepast. Ook vreemde rechtspersonen die een zeeschip onder Belgische vlag wensen uit te baten, zullen ongeacht het recht volgens het welke zij werden opgericht, onder de toepassing van de Belgische wetgeving vallen. Overeenkomstig het internationaal zeerecht is de vlag van het schip dus het bepalend criterium⁶⁷.

Ten slotte wordt i.v.m. artikel 30 verklaard:

Dit artikel omschrijft het toepassingsgebied van de wet. Overeenkomstig het internationaal zeerecht is de vlag van het schip het bepalend criterium. Zo zal een zeeman die in België of in het buitenland aangenomen wordt om op een Nederlands zeeschip te varen, niet onder de toepassing van de wet vallen. Een zeeman die in een Franse haven een arbeidsovereenkomst tekent om op een Belgisch schip te varen, zal echter wel onder de toepassing van de wet vallen. Ook de nationaliteit van de reder speelt geen rol. In het kader van de Europese regelgeving is het immers mogelijk dat niet-Belgen of niet-Belgische firma's schepen onder Belgische vlag uitbaten. Op deze schepen moet de volledige Belgische wetgeving worden toegepast en dus ook de bepalingen van deze wet, ook als de bemanning volledig uit vreemdelingen bestaat.

5.21. Een analoge wetsbepaling was reeds opgenomen in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928. Artikel 17 van deze wet luidde:

De bepalingen van deze wet zijn niet van toepassing op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, door een Belgisch zeeman, zelfs in België, gesloten voor een dienst van een vreemd schip. Zij zijn toepasselijk op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst welke, zelfs in het buitenland, is aangegaan voor de dienst van een Belgisch schip.

Verschillende IPR-deskundigen zagen in dit laatste wetsartikel een bepaling van bijzonder dwingend recht in de zin van artikel 7 van het EVO⁶⁸ of, thans, artikel 9 van de Rome I-Verordening⁶⁹, die de bedoelde wet voorrang gaf boven het recht toepasselijk ingevolge de eigen

⁶⁷ Parl.St., Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 35.

⁶⁸ Deze bepaling luidt:

Artikel 7. Bepalingen van bijzonder dwingend recht.

1. Bij de toepassing ingevolge dit Verdrag van het recht van een bepaald land kan gevolg worden toegekend aan de dwingende bepalingen van het recht van een ander land waarmede het geval nauw is verbonden, indien en voor zover deze bepalingen volgens het recht van het laatstgenoemde land toepasselijk zijn, ongeacht het recht dat de overeenkomst beheerst. Bij de beslissing of aan deze dwingende bepalingen gevolg moet worden toegekend, wordt rekening gehouden met hun aard en strekking, alsmede met de gevolgen die uit de toepassing of niet-toepassing van deze bepalingen zouden voortvloeien.

2. Dit Verdrag laat de toepassing onverlet van de bepalingen van het recht van het land van de rechter die ongeacht het op de overeenkomst toepasselijke recht, het geval dwingend beheersen.

⁶⁹ Deze bepaling luidt:

Artikel 9

Bepalingen van bijzonder dwingend recht

1. Bepalingen van bijzonder dwingend recht zijn bepalingen aan de inachtneming waarvan een land zoveel belang hecht voor de handhaving van zijn openbare belangen zoals zijn politieke, sociale of economische organisatie, dat zij moet worden toegepast op elk geval dat onder de werkingssfeer ervan valt, ongeacht welk recht overeenkomstig deze verordening overigens van toepassing is op de overeenkomst.

2. Niets in deze verordening beperkt de toepassing van de bepalingen van bijzonder dwingend recht van de rechter bij wie de zaak aanhangig is.

3. De rechter kan ook gevolg toekennen aan de bepalingen van bijzonder dwingend recht van het land waar de verbintenissen krachtens de overeenkomst moeten worden nagekomen of zijn nagekomen, voor zover die bepalingen van bijzonder dwingend recht de tenuitvoerlegging van de overeenkomst onwettig maken. Bij de beslissing of aan deze bepalingen gevolg moet worden

verwijzingsregel van het EVO resp. de Rome I-Verordening voor arbeidsovereenkomsten. Als de bedoelde en latere, analoge Belgische wetsbepalingen daarentegen zelf worden beschouwd als verwijzingsregels, zouden zij voor de verwijzingsregel van het EVO, thans de Rome I-Verordening moeten wijken⁷⁰. Welk resultaat deze laatste regel in het geval van een scheepsarbeidsovereenkomst geeft, is evenwel niet duidelijk⁷¹.

5.22. De hierboven aangehaalde passages uit de recente parlementaire voorbereiding van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 kunnen moeilijk anders worden geïnterpreteerd dan als een bevestiging van hun bijzonder dwingend recht-statuuut. Daaruit volgt dat bedoelde wetten, binnen hun internationaal toepassingsgebied (Belgische schepen) en voor de erin geregelde materies, voorrang krijgen boven het recht dat van toepassing zou zijn ingevolge een verwijzingsregel, inz. de algemene verwijzingsregel voor individuele arbeidsovereenkomsten van de Rome I-Verordening. Dit ligt niet voor de hand, daar in verschillende buurlanden van de dwingende toepasselijkheid van het recht van de vlagstaat werd afgestapt, en inz. ook de vrijheid van rechtskeuze wordt aanvaard⁷².

Voorts moet blijkbaar worden aangenomen dat wanneer partijen met het oog op de regeling van arbeid aan boord van een vreemd schip contractueel Belgisch recht zouden kiezen, daardoor de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 van toepassing wordt, tenzij zij uitdrukkelijk naar een specifieke scheepsarbeidsovereenkomstenwet zouden verwijzen of de bepalingen ervan in hun overeenkomst zouden hernemen.

Voorts werd in Belgische rechtspraak in algemene zin geoordeeld dat de *lex contractus* deze is van het land waarvan het schip de (vreemde) vlag voert, omdat de arbeid gewoonlijk wordt verricht aan boord van het schip⁷³. Duidelijk is alleszins dat de Scheepsarbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 niet op zeelieden werkzaam in dienst van een schip onder vreemde vlag kon worden toegepast⁷⁴.

B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

5.23. De Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 werd destijds vastgesteld in het vooruitzicht van een internationale harmonisering van de materie door de Internationale Arbeidsorganisatie. Voorbereidend onderzoek gaf toen aan dat de wetgevingen van andere landen doorgaans geen diepgaande onderlinge afwijkingen vertoonden en “nog immer beheerscht worden door de algemeene beginselen der oude zeegebruiken”⁷⁵.

5.24. De Internationale Arbeidsorganisatie heeft in de loop van haar lange bestaan daadwerkelijk talrijke normen en aanbevelingen i.v.m. het sociaal statuut van de zeeman vastgesteld.

toegekend, wordt rekening gehouden met hun aard en doel alsmede met de gevolgen die de toepassing of niet-toepassing van deze bepalingen zou kunnen hebben.

⁷⁰ In de zin van een regel van bijzonder dwingend recht blijkbaar Erauw, J., *Beginselen van internationaal privaatrecht*, Gent, E. Story-Scientia, 1985, 124; vgl. Erauw, J., *Internationaal privaatrecht*, Mechelen, Kluwer, 2009, 376, nr. 300 en 699, nr. 617, vn. 101; voorts Fallon, M., “Les règles d’applicabilité et droit international privé”, in *Mélanges offerts à Raymond Vandereist*, Brussel, Nemesis, 1986, (285), 297, nr. 17); voor kwalificatie als politiewet reeds Dumortier, J., *Arbeidsverhoudingen in het internationaal privaatrecht*, Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1981, 30, nr. 24; vgl. Rigaux, F., “Les règles de droit délimitant leur propre domaine d’application”, *Ann. Dr.* 1983, (285), 302, nr. 25 en 305-306, nr. 29; zie ook Rigaux, F. en Fallon, M., *Droit international privé*, Brussel, Larcier, 2005, 897, nr. 14.171.

⁷¹ Zie *infra*, nr. 5.29.

⁷² Zie *infra*, nrs. 5.29 en voorts 5.32, 5.34 en 5.36.

⁷³ Arbh. Antwerpen 20 juni 2002, *RFLA* 2003, 215.

⁷⁴ Cass. 4 mei 1992, *AC* 1991-92, 826, *Pas.* 1992, I, 771; Arbrb. Brussel, 8 september 1982, *JTT* 1983, 146.

⁷⁵ *Parl.St.*, Senaat, 1925-26, nr. 236, 2.

5.25. Het IAO-Verdrag nr. 22 uit 1926 betreft specifiek de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, en is nog steeds bindend voor België⁷⁶.

5.26. Op 23 februari 2006 werd het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 aangenomen. Dit IAO-Verdrag is een consolidatie of codificatie van de eerdere IAO-Verdragen over het statuut van de zeelieden en beoogt luidens zijn aanhef dan ook “een enkel, samenhangend instrument” te zijn “waarin voor zover mogelijk alle actuele normen van bestaande verdragen en aanbevelingen inzake internationale maritieme arbeid worden opgenomen, alsmede de grondbeginselen van andere internationale arbeidsverdragen”⁷⁷.

Het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 betreft allerhande randvoorwaarden als de minimumleeftijd, de geneeskundige verklaring, de opleiding en kwalificatie, de werving en de arbeidsbemiddeling, de arbeidstijden en rusttijden, de lonen, het recht op verlof, de repatriëring, de huisvesting en andere in de eerdere maritieme IAO-Verdragen geregelde aangelegenheden. Het Verdrag beoogt 36 oudere IAO-Verdragen te vervangen (art. X).

Behoudens waar uitdrukkelijk anders wordt bepaald, is het Verdrag van toepassing “op alle zeevarenden” (art. II.2). Dit begrip is ruim gedefinieerd als

elke persoon die werkzaam is of is gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip waarop dit Verdrag van toepassing is (Art. II.1.f).

Het begrip schip is als volgt gedefinieerd:

een schip anders dan een schip dat uitsluitend vaart op binnenwateren of wateren binnen, of dicht grenzend aan, beschutte wateren of gebieden waar havenvoorschriften gelden (art. II.1.i).

Ingevolge deze definities geldt het verdrag klaarblijkelijk ook voor in dienst van niet-reders aan boord werkzame personeelsleden, en heeft het een breder geldingsbereik dan de Belgische scheepsarbeidsovereenkomstenwetten. In geval van twijfel of bepaalde categorieën personen voor de toepassing van het Verdrag al dan niet moeten worden beschouwd als zeevarenden, doet de bevoegde autoriteit in elke lidstaat uitspraak na overleg met de bij deze kwestie betrokken organisaties van reders en zeevarenden (art. II.3).

De toepasselijkheid van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 op overheidsschepen is eveneens breed opgevat:

Behoudens waar uitdrukkelijk anders wordt bepaald, is dit Verdrag van toepassing op alle schepen, hetzij in staatseigendom hetzij in private eigendom, die doorgaans worden gebruikt voor commerciële activiteiten, anders dan schepen die worden gebruikt voor de visvangst of voor soortgelijke doeleinden en op traditioneel gebouwde schepen zoals dhows en jonken. Dit Verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen of mariene hulpschepen (art. II.4)⁷⁸.

⁷⁶ Zie W. 23 juli 1927 tot goedkeuring van de Overeenkomsten aangenomen door de Internationale conferentie van den arbeid in den loop van haren negenden zitting, gehouden te Genève van 7 tot 24 Juni 1926 en respectievelijk betrekking hebbende op het wervingscontract der zeelieden en de repatriëring der zeelieden (BS 17 november 1927).

⁷⁷ Zie de Nederlandse vertaling in *Trb.* 2007, nr. 93.

⁷⁸ Art. II bepaalt o.m. ook nog:

5. Indien twijfel bestaat omtrent de vraag of dit Verdrag van toepassing is op een schip of een specifieke categorie schepen doet de bevoegde autoriteit in elke lidstaat na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden uitspraak.

6. Wanneer de bevoegde autoriteit bepaalt dat het op dat tijdstip niet praktisch uitvoerbaar of niet redelijk is bepaalde onderdelen van de in artikel VI, eerste lid, bedoelde Code toe te passen op een schip of bepaalde categorieën schepen die de vlag

Het Verdrag geldt niet voor zeevarenden ter visserij (art. II.1.f j° II.4).

Titel 2 van het Verdrag betreffende de “Arbeidsvoorwaarden” bevat een afzonderlijk Voorschrift over arbeidsovereenkomsten. Deze tekst luidt:

Voorschrift 2.1 – Arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden

Doel: Verzekeren dat zeevarenden een rechtvaardige arbeidsovereenkomst hebben

- 1. De arbeidsvoorwaarden van een zeevarende moeten worden vastgelegd of er moet naar worden verwezen in een duidelijke, schriftelijke en rechtens afdwingbare overeenkomst en moeten in overeenstemming zijn met de in de Code vervatte normen.*
- 2. Een zeevarende gaat een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden aan onder omstandigheden die waarborgen dat de zeevarende de gelegenheid heeft de in de overeenkomst genoemde voorwaarden en omstandigheden te bestuderen en hieromtrent advies in te winnen en deze op basis van vrijwilligheid te aanvaarden alvorens tot ondertekening over te gaan.*
- 3. Voor zover verenigbaar met het nationale recht en de gebruiken van het Lid wordt aangenomen dat eventuele toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten deel uitmaken van arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden.*

Norm A2.1 – Arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden

- 1. Elk Lid neemt wet- en regelgeving aan waarin wordt bepaald dat schepen die zijn vlag voeren aan de volgende vereisten moeten voldoen:*
 - a. zeevarenden die op schepen werken die zijn vlag voeren, moeten een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden hebben die door zowel de zeevarende als de reder of een vertegenwoordiger van de reder is ondertekend (of, wanneer zij geen werknemer zijn, een bewijs van een overeenkomst of soortgelijke regelingen) die hen de behoorlijke arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip biedt die door dit Verdrag worden vereist;*
 - b. zeevarenden die een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden ondertekenen, worden in de gelegenheid gesteld de overeenkomst vóór ondertekening te bestuderen en advies in te winnen, en krijgen alle andere benodigde faciliteiten om te waarborgen dat zij vrijwillig een overeenkomst zijn aangegaan met voldoende besef van hun rechten en verplichtingen;*
 - c. de betrokken zeevarende en reder moeten ieder een ondertekend origineel exemplaar van de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden bezitten;*
 - d. er moeten maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat zeevarenden, met inbegrip van de kapitein van het schip, aan boord op eenvoudige wijze duidelijke informatie omtrent hun arbeidsvoorwaarden kunnen verkrijgen, en dat deze informatie, met inbegrip van een afschrift van de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden, eveneens toegankelijk is voor toetsing door daartoe bevoegde functionarissen van een bevoegde autoriteit, met inbegrip van de autoriteiten in de havens die worden bezocht; en*
 - e. aan zeevarenden wordt een document uitgereikt dat een overzicht bevat van hun werkzaamheden aan boord van het schip.*

van het Lid voeren, zijn de desbetreffende bepalingen van de Code niet van toepassing voor zover het onderwerp in de nationale wet- en regelgeving of in collectieve arbeidsovereenkomsten of via andere maatregelen wordt geregeld. Een dergelijke uitspraak kan uitsluitend worden gedaan in overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden en uitsluitend ten aanzien van schepen met een brutotonnage van minder dan 200 ton die geen internationale reizen maken.

2. Wanneer een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden geheel of gedeeltelijk onderdeel uitmaakt van een collectieve arbeidsovereenkomst, moet een afschrift van deze overeenkomst aan boord beschikbaar zijn. Wanneer de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden en de eventueel toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomst niet in het Engels is gesteld, moet het volgende eveneens in het Engels beschikbaar zijn (behoudens voor schepen die uitsluitend nationale reizen maken):

a. een afschrift van het standaardmodel van de overeenkomst; en
b. de gedeelten van de collectieve arbeidsovereenkomst die op grond van voorschrift 5.2 aan inspectie door een havenstaat onderworpen zijn.

3. Het in het eerste lid, onderdeel e, van deze norm bedoelde document mag geen verklaring bevatten betreffende de kwaliteit van de werkzaamheden van de zeevarenden of betreffende hun loon. De vorm van het document, de vast te leggen gegevens alsmede de wijze waarop deze gegevens moeten worden ingevuld, wordt in de nationale wetgeving vastgesteld.

4. Elk Lid neemt wet- en regelgeving aan waarin de aangelegenheden worden omschreven die moeten worden opgenomen in alle arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden waarop zijn nationale recht van toepassing is. In alle gevallen moeten de arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden de volgende gegevens bevatten:

a. de volledige naam, geboortedatum of leeftijd, en de geboorteplaats van de zeevarende;
b. de naam en het adres van de reder;
c. de plaats waar en de datum waarop de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden is gesloten;
d. de functie waarin de zeevarende wordt tewerkgesteld;
e. het bedrag van het loon van de zeevarende of, waar van toepassing, de formule die wordt gebruikt voor de berekening ervan;
f. het bedrag van het tijdens het verlof doorbetaalde loon of, waar van toepassing, de formule die wordt gebruikt voor de berekening ervan;
g. de beëindiging van de overeenkomst en de voorwaarden daarvan, met inbegrip van:
i. indien de overeenkomst voor onbepaalde tijd is gesloten, de voorwaarden waaronder elke partij bevoegd is de overeenkomst te beëindigen, alsmede de vereiste opzegtermijn, die voor de reder niet korter mag zijn dan voor de zeevarende;
ii. indien de overeenkomst voor bepaalde tijd is gesloten, de vastgestelde beëindigingsdatum van de overeenkomst; en
iii. indien de overeenkomst is gesloten voor een reis, de haven van bestemming en de tijd die na aankomst moet zijn verstreken voordat de zeevarende van zijn taken moet worden ontheven;
h. de door de reder aan de zeevarende te verstrekken bijdragen voor ziektekosten- en socialezekerheidspremies;
i. de aanspraak van de zeevarende op repatriëring;
j. verwijzing naar de collectieve arbeidsovereenkomst, indien van toepassing; en
k. alle overige bijzonderheden die uit hoofde van het nationale recht vereist kunnen zijn.

5. Elk Lid neemt wet- en regelgeving aan waarin de minimumopzegtermijnen voor zeevarenden en reders zijn vastgelegd in geval van voortijdige beëindiging van een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden. De duur van deze minimumtermijnen wordt vastgesteld na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, maar bedraagt ten minste zeven dagen.

6. Een kortere opzegtermijn dan de minimumtermijn kan worden gegeven onder omstandigheden die ingevolge de nationale wet- en regelgeving of toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten worden erkend als grond voor beëindiging van de arbeidsovereenkomst met inachtneming van een kortere of zonder opzegtermijn. Bij de vaststelling van die omstandigheden verzekert elk Lid zich ervan dat rekening wordt gehouden met de wens van de zeevarende de arbeidsovereenkomst met inachtneming van een kortere

opzegtermijn of, op humanitaire of andere dringende gronden zonder opzegtermijn en zonder sanctie te kunnen beëindigen.

Leidraad B2.1 – Arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden

Leidraad B2.1.1 – Staat van dienst

1. Bij de vaststelling van de bijzonderheden die in de in het eerste lid, onderdeel e, van norm A2.1 bedoelde staat van dienst moeten worden vastgelegd, zou elk Lid zich ervan moeten verzekeren dat dit document voldoende informatie bevat, met een vertaling in het Engels, om het verkrijgen van een latere betrekking te vergemakkelijken of te voldoen aan de vereisten van dienst op zee voor een hogere rang of promotie. Een monsterboekje van zeevarenden kan tegemoetkomen aan de vereisten van het eerste lid, onderdeel e, van die norm.

5.27. Door Beschikking 2007/431/EG van de Raad van 7 juni 2007⁷⁹ werden de Lidstaten gemachtigd om het Maritiem Arbeidsverdrag, voor de delen die onder de bevoegdheid van de Gemeenschap vallen⁸⁰, te bekrachtigen (art. 1). De Lidstaten dienden de nodige stappen te nemen om hun akte van bekrachtiging van het verdrag zo spoedig mogelijk en bij voorkeur vóór 31 december 2010 neder te leggen bij de directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau (art. 2).

Door Richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009⁸¹ werd tot tenuitvoerlegging besloten van de Overeenkomst inzake het Maritiem Arbeidsverdrag gesloten tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF).

5.28. In zijn advies over het voorontwerp dat leidde tot de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 suggereerde de Raad van State om in de Memorie van Toelichting op omstandige wijze uiteen te zetten welke bepalingen van de IAO-Verdragen nr. 22, 23 en 55 betreffende de arbeidsovereenkomst voor zeelieden, de repatriëring van zeelieden resp. de verplichtingen van de reder in geval van ziekte, ongeval of overlijden van zeelieden, rechtstreekse werking hebben en bijgevolg geen wetgevende maatregelen behoeften⁸². Op deze suggestie is de Regering blijkbaar slechts in beperkte mate ingegaan⁸³.

Voorts merkte de Raad van State op dat de wettekst later, eens het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 t.a.v. België bindende kracht zou hebben, aan dat verdrag zou moeten worden aangepast⁸⁴.

⁷⁹ Beschikking 2007/431/EG van de Raad van 7 juni 2007 waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Gemeenschap het geconsolideerde Verdrag 2006 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende maritieme arbeid te bekrachtigen (*Pb.* 22 juni 2007, L 161/63).

⁸⁰ Een aantal bepalingen van dit verdrag valt onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap op het gebied van de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels (overw. 6).

⁸¹ Richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009 tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG (*Pb.* 20 mei 2009, L 124/30).

⁸² *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 118. In de regel wordt geen rechtstreekse werking van IAO-Verdragen aangenomen (zie o.m. Dubois, B., "Impact van het Europees en het internationaal recht op het Belgisch sociaal recht", *TPR* 1987, (503), 543, nr. 65; Van Putten, M., "Doorwerking in het Belgische arbeidsrecht. IAO-conventies, art. 6.4 ESH en *soft law*", in Wouters, J. en Van eekhoutte, D., *Doorwerking van internationaal recht in de Belgische rechtsorde*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2006, (407), 418).

⁸³ *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 40, 41 en 51.

⁸⁴ *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 118.

De ratificatie van het Verdrag door België en de aanpassing van de Belgische wetgeving worden momenteel voorbereid door de FOD Werk. In dat verband wordt ook paritair overleg gevoerd. Bij het ter perse gaan waren in voorbereiding:

- een wetsontwerp “houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid, goedgekeurd door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94^e (maritieme) zitting gehouden in februari 2006 te Genève”;
- een wetsontwerp “tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende de maritieme arbeid 2006”.

Aangezien de Commissie Maritiem Recht het, vanuit haar algemene opdracht tot hercodificatie van het scheepvaartrecht, niet aangewezen achtte met deze voorbereidingen zou interfereren, wordt in voorliggend Blauwboek niet nader ingegaan op de (beperkte) wijzigingen van de bestaande Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 die desgevallend met de goedkeuring van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 gepaard moeten gaan. De integratie van de desgevallend geactualiseerde Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 in het Belgisch Scheepvaartwetboek kan later ter hand worden genomen.

5.29. Volgens de klassieke internationale zienswijze worden scheepsarbeidsovereenkomsten in de zeevaart, welke immers de interne orde van het schip raken, in principe beheerst door het recht van de vlagstaat⁸⁵.

Gezien de opkomst van open registers of *flags of convenience* en de vaak gesuggereerde afwezigheid van een wezenlijke band tussen het schip en de vlagstaat roept de toepasselijkheid van de wet van de vlagstaat in rechtspraak en rechtsleer twijfels op en wordt bijv. gesuggereerd dat de wet van de plaats van de hoofdvestiging van de scheepseigenaar desgevallend voorrang moet krijgen⁸⁶. Sinds de opkomst van vaak in den vreemde actieve *crewing* of *manning agencies* is de kwestie nog pregnanter geworden. Carbone stelt in de context van het maritiem arbeidsrecht een progressieve devaluatie van de wet van de vlagstaat vast⁸⁷. Daarbij komt dat in sommige landen een tendens bestaat om het statuut van zeelieden te aligneren op dat van gemeenrechtelijke werknemers⁸⁸.

Heden dient wat het IPR betreft alleszins te worden vertrokken van de volgende conflictregel betreffende individuele arbeidsovereenkomsten opgenomen in de Rome I-Verordening:

Artikel 8

Individuele arbeidsovereenkomsten

1. Een individuele arbeidsovereenkomst wordt beheerst door het recht dat de partijen overeenkomstig artikel 3 hebben gekozen. Deze keuze mag er evenwel niet toe leiden dat de werknemer de bescherming verliest welke hij geniet op grond van bepalingen waarvan niet bij overeenkomst kan worden afgeweken op grond van het recht dat overeenkomstig de leden 2, 3 en 4 van dit artikel toepasselijk zou zijn geweest bij gebreke van een rechtskeuze.
2. Voor zover het op een individuele arbeidsovereenkomst toepasselijke recht niet door de partijen is gekozen, wordt de overeenkomst beheerst door het recht van het land waar of, bij gebreke daarvan, van waaruit de werknemer ter uitvoering van de overeenkomst gewoonlijk zijn arbeid verricht. Het land waar de arbeid gewoonlijk wordt verricht wordt niet geacht te zijn gewijzigd wanneer de werknemer zijn arbeid tijdelijk in een ander land verricht.

⁸⁵ Zie bijv. Manca I, 23.

⁸⁶ Zie aldus Rigaux, F. en Fallon, M., *Droit international privé*, Brussel, Larcier, 2005, 897, nr. 14.171; zie voorts *infra*, nr. 5.36 m.b.t. het Nederlandse recht. Over algemene problemen eigen aan de toepassing van de wet van de vlagstaat, zie nader Tetley ICOL, 212-224.

⁸⁷ Carbone, o.m. 147 en 165.

⁸⁸ Zie o.m. Carbone, 149-150.

3. Indien het toepasselijke recht niet overeenkomstig lid 2 kan worden vastgesteld, wordt de overeenkomst beheerst door het recht van het land waar zich de vestiging bevindt die de werknemer in dienst heeft genomen.

4. Indien uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de overeenkomst een kennelijk nauwere band heeft met een ander dan het in lid 2 of lid 3 bedoelde land, is het recht van dat andere land van toepassing.

In het EVO was de volgende regeling opgenomen:

Art. 6. Individuele arbeidsovereenkomsten.

1. Ongeacht artikel 3 kan de rechtskeuze van partijen in een arbeidsovereenkomst er niet toe leiden dat de werknemer de bescherming verliest welke hij geniet op grond van de dwingende bepalingen van het recht dat ingevolge het tweede lid van het onderhavige artikel bij gebreke van een rechtskeuze op hem van toepassing zou zijn.

2. Ongeacht artikel 4 wordt de arbeidsovereenkomst, bij gebreke van een rechtskeuze overeenkomstig artikel 3, beheerst door:

a) het recht van het land waar de werknemer ter uitvoering van de overeenkomst gewoonlijk zijn arbeid verricht, zelfs wanneer hij tijdelijk in een ander land te werk is gesteld, of

b) het recht van het land waar zich de vestiging bevindt die de werknemer in dienst heeft genomen, wanneer deze niet in een zelfde land gewoonlijk zijn arbeid verricht, tenzij uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de arbeidsovereenkomst nauwer is verbonden met een ander land, in welk geval het recht van dat andere land toepasselijk is.

In de Rome I-Verordening is geen specifieke conflictregel m.b.t. scheepsarbeid opgenomen. De Verordening erkent de vlag van het schip nergens uitdrukkelijk als relevante aanknopingspunt.

Ook het EVO bevatte geen specifieke verwijzingsregel m.b.t. scheepsarbeidsovereenkomsten, en verwees evenmin ergens naar de wet van de vlagstaat.

De niet-opname van een specifieke verwijzingsregel voor scheepsarbeidsovereenkomsten in het EVO was blijkbaar een min of meer bewuste keuze. De opstellers oordeelden vermoedelijk dat de gewone verwijzingsregel voor arbeidsovereenkomsten een genoegzame oplossing bood, of wensten toch niet speciaal op de specifieke scheepvaartrechtelijke problematiek in te gaan. In alle geval legden zij niet uit welke concrete oplossing zij wel voor ogen hadden⁸⁹.

Rond de toepassing van de algemene verwijzingsregels van het EVO en de Rome I-Verordening op scheepsarbeidsovereenkomsten is alleszins een heel rechtsgeleerd debat ontstaan.

Volgens bepaalde auteurs is het recht van de vlagstaat niet gelijk te stellen met het recht van het land waar de werknemer ter uitvoering van de overeenkomst gewoonlijk zijn arbeid verricht. Heden ten dage wordt het schip in principe niet beschouwd als een deel van het staatsterritorium van de vlagstaat. Het schip is een arbeidsinstrument, en geen staatsgebied. Schepen bevinden zich

⁸⁹ Het Rapport van Giuliano en Lagarde vermeldt slechts:

Naar het oordeel van de groep kan het bepaalde in artikel 6 in beginsel toepassing vinden op werkzaamheden die buiten het rechtsgebied van een Staat worden verricht. Op arbeid, verricht op een booreiland in open zee, zou men dan het recht moeten toepassen van het land van de onderneming die de werknemer in dienst heeft genomen.

De groep heeft niet naar een bijzondere regel gezocht voor arbeid, verricht door de bemanning aan boord van zeeschepen.

(Rapport betreffende het Verdrag inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst door Mario Giuliano, hoogleraar aan de Universiteit van Milaan, en Paul Lagarde, hoogleraar aan de Universiteit van Parijs I, *Parl.St.*, Senaat, 1985-86, nr. 362/1, 44, ook in *Pb.* 31 oktober 1980, C 282/1). Zie voorts Mankowski, 464-465.

een groot gedeelte van de arbeidstijd overigens op de volle zee, die per definitie onder de soevereiniteit van geen enkele staat valt⁹⁰.

Daartegenover wordt door een auteur als Mankowski – en nog wel op grond van een bijzonder omstandige motivering – volgehouden dat de aanknoping aan de vlag slechts een bijzondere toepassing is van de aanknoping aan de gewoonlijke arbeidsplaats; het gezag van de vlagstaat is immers een derde soort van staatsgezag, naast de territoriale en de persoonlijke soevereiniteit, en uit niets blijkt dat de opstellers van het EVO de klassieke zeerechtelijke aanknoping aan de vlag – welke overigens voortvloeit uit het internationaal zeerecht en gangbaar was in alle Verdragsstaten, waaronder België – terzijde wensten te stellen⁹¹.

Ook Puttfarken meende dat zo het schip geen staatsgebied is, het toch een arbeidsplaats is, en dat deze plaats meestal niet wisselt⁹². Van de toepasselijkheid van het recht van de vlagstaat als wet die geldt op de gewoonlijke arbeidsplaats vertrok voorts bijv. Chaumette⁹³.

I.v.m. het EVO stelde Advocaat-Generaal Darmon:

80. Wezenlijk is volgens mij de vraag, of er een algemene regel bestaat die zegt, dat het arbeidsrecht van de vlaggestaat dwingend moet worden toegepast op arbeidsovereenkomsten met uit derde landen afkomstige zeelieden die geen ingezetenen zijn van de vlaggestaat.

81. Wanneer dit naar Duits recht niet het geval is, dan is het ook niet het geval naar het tussen de Lid-Staten geldende internationaal privaatrecht. Zo staat het Verdrag van Rome aan partijen bij een arbeidsovereenkomst toe, de op deze overeenkomst toepasselijke wet te kiezen (artikelen 3, lid 1, en 6, lid 1), mits deze keuze de werknemer niet de bescherming ontzegt die hem zou worden geboden door de dwingendrechtelijke bepalingen van de wet die zonder rechtskeuze toepasselijk zou zijn. Deze wet kan volgens artikel 6, lid 2, zijn: hetzij de wet van het land waar de werknemer gewoonlijk zijn arbeid verricht, hetzij de wet van het land waar de onderneming die de werknemer aanneemt, is gevestigd, hetzij de wet van een land waarmee de arbeidsovereenkomst de naauwste banden heeft. In zoverre lijkt het mij niet onredelijk, ervan uit te gaan dat, als dit het geval zou zijn, de in het Spaans opgestelde en op de Filippijnen gesloten arbeidsovereenkomst met een Filippijnse zeeman inzake tewerkstelling aan boord van een zeeschip dat vaart op trajecten tussen Zuidoost-Azië en de Bondsrepubliek Duitsland, waarbij de werknemer in geen geval woonplaats in Duitsland kan hebben, wordt beheerst door het Filippijnse recht⁹⁴.

Volgens sommige auteurs werd de scheepsarbeidsovereenkomst in de zeevaart onder het EVO, omdat de werknemer zijn arbeid niet gewoonlijk in een zelfde land verricht, bij afwezigheid van rechtskeuze, beheerst door “het recht van het land waar zich de vestiging bevindt die de werknemer in dienst heeft genomen” (art. 6.2, b) EVO)⁹⁵; anderen vonden dit niet realistisch en alleszins geen reden om het recht van de vlag zomaar terzijde te stellen⁹⁶.

⁹⁰ Hartenstein, O., “Rom I-Entwurf und Rom II-Verordnung: Zur Bedeutung zukünftiger Änderungen im Internationalen Privatrecht für das Seerecht“, *Transportrecht* 2008, (143), 161.

⁹¹ Zie Mankowski, 466-494 en de talrijke verwijzingen aldaar.

⁹² Puttfarken, H.-J., *See-Arbeitsrecht: Neues im IPR*, Hamburg, Deutsches Verein für Internationales Seerecht, 1988, 10-11.

⁹³ Chaumette, P., *Le contrat d'engagement maritime*, Parijs, CNRS Droit, 1993, 64-66.

⁹⁴ Concl. AG Darmon van 17 maart 1992 voor HvJ, 17 maart 1993, Sloman Neptun, C-72/91 EN C-73/91, *Jur.* 1993, I-00887.

⁹⁵ O.m. in die zin Engels, C., “Arbeidsovereenkomsten met een internationaal aspect”, in Van Houtte, H. en Pertegás Sender, M. (red.), *Europese IPR-verdragen*, Leuven / Amersfoort, Acco, 1997, (235), 242, nr. 8.17; Gaudemet-Tallon, H., “Jurisprudence sur la Convention de Rome du 19 juin 1980”, *RTDE* 1994, (101), 102.

⁹⁶ Puttfarken, 240, nr. 572

De Rome I-Verordening heeft het uit het EVO voortvloeiende IPR-regime van scheepsarbeidsovereenkomsten blijkbaar niet ingrijpend gewijzigd.

Onder de Rome I-Verordening komt bij gebreke van rechtskeuze voorrang toe aan “het recht van het land waar *of, bij gebreke daarvan, van waaruit* de werknemer ter uitvoering van de overeenkomst gewoonlijk zijn arbeid verricht” (art. 8.2). De gecursiveerde passage is nieuw ingevoegd. Bij deze formulering werd gedacht aan personeel werkzaam aan boord van vliegtuigen, dat werkt vanuit een bepaalde luchthaven⁹⁷. Hoe dit criterium toepassing moet of kan vinden op werknemers tewerkgesteld aan boord van een schip, is echter niet duidelijk. Het criterium leidt niet zomaar tot toepasselijkheid van het recht van de staat van de woonplaats van de werknemer, want vereist is dat de werknemer in die staat bepaalde handelingen in opdracht van de werkgever stelt⁹⁸.

Daarom zal i.v.m. scheepsarbeidsovereenkomsten met werknemers die slechts aan boord van het schip werkzaam zijn, toch moeten worden teruggegrepen naar het recht van het land waar zich de vestiging bevindt die de werknemer in dienst heeft genomen (art. 8.3). De verduidelijking in het Commissievoorstel luidens welk dit recht ook zou gelden indien de werknemer “zijn arbeid gewoonlijk verricht op een plaats die niet onder de soevereiniteit van een staat valt”⁹⁹ werd niet in de uiteindelijke verordeningstekst behouden. Deze explicitering had de aanknoping aan het recht van de vestiging van de werkgever uiteraard vergemakkelijkt¹⁰⁰.

Ten slotte dient vermeld dat bepaalde auteurs wegens de gelding van publiekrechtelijk zeearbeidsrecht principieel blijven opteren voor het recht van de vlagstaat, en het probleem van de open registers of de *flags of convenience* willen oplossen met gebruikmaking betreffende de regel van de “kennelijk nauwere band” met het recht van een ander land (art. 8.4 Rome I-Verordening)¹⁰¹.

Enige onzekerheid bestaat ten slotte over de vraag of nationale wetsbepalingen die de interne wetgeving over scheepsarbeid toepasselijk verklaren op schepen onder nationale vlag en niet op vreemde schepen, in de zin van het EVO (art. 7) en thans de Rome I-Verordening (art. 9) kunnen worden beschouwd als regels van bijzonder dwingend recht. Wat de desbetreffende Belgische wetsbepaling(en) bestaat in de rechtsleer een duidelijke strekking om de vraag bevestigend te beantwoorden¹⁰². Zoals hieronder zal blijken, is de dwingende aanknoping aan de wet van de vlag

⁹⁷ Het Commissievoorstel bevatte de volgende toelichting:

De basisregel van lid 2, onder a), wordt aangevuld met "[...] land [...] van waaruit [...]" om rekening te houden met de rechtspraak van het Hof van Justitie met betrekking tot artikel 18 van de verordening "Brussel I" en met de ruime uitlegging van de bewoordingen 'plaats waar de arbeid gewoonlijk wordt verricht'. Deze wijziging maakt het bijvoorbeeld mogelijk de regel toe te passen op personeel dat werkzaam is aan boord van vliegtuigen, indien er een vaste plaats is van waaruit het werk wordt georganiseerd en waar dat personeel andere verplichtingen jegens zijn werkgever vervult (inchecken, veiligheidscontrole). Lid 2, onder b), zal dus minder vaak worden toegepast. In de tekst worden vervolgens aanvullende criteria verstrekt om te bepalen of een naar een ander land gestuurde werknemer 'tijdelijk ter beschikking is gesteld', zonder dat in dit verband een strikte omschrijving wordt gegeven. Als gevolg van die wijziging zal de rechter met name rekening moeten houden met de intentie van de partijen (Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I), COM/2005/0650 def., 8). Zie nader Monserez, L. en Claeys, T., “Internationaal privaats arbeidsrecht en Rome I”, Or. 2009, (257), 265 en 269-270.

⁹⁸ Hartenstein, O., “Rom I-Entwurf und Rom II-Verordnung: Zur Bedeutung zukünftiger Änderungen im Internationalen Privatrecht für das Seerecht”, *Transportrecht* 2008, (143), 161.

⁹⁹ Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I), COM/2005/0650 def., 18 (art. 6.2 (b)).

¹⁰⁰ Hartenstein, O., “Rom I-Entwurf und Rom II-Verordnung: Zur Bedeutung zukünftiger Änderungen im Internationalen Privatrecht für das Seerecht”, *Transportrecht* 2008, (143), 161.

¹⁰¹ Hartenstein, O., “Rom I-Entwurf und Rom II-Verordnung: Zur Bedeutung zukünftiger Änderungen im Internationalen Privatrecht für das Seerecht”, *Transportrecht* 2008, (143), 161, vn. 131, met verwijzing naar Junker.

¹⁰² Zie daarover *supra*, nr. 5.21.

in Duitsland, Frankrijk en Nederland sterk gerelativeerd, zoniet opgegeven. Het vasthouden aan een dwingende toepasselijkheid van Belgisch scheepsarbeidsrecht aan boord van Belgische schepen lijkt heden ten dage dus nogal bijzonder.

Uit een en ander kan tussentijds worden geconcludeerd (1) dat de principiële toepasselijkheid op scheepsarbeidsovereenkomsten van het recht van de vlagstaat een klassiek uitgangspunt is, maar heden ten dage geenszins evident wordt geacht, (2) dat het IPR m.b.t. scheepsarbeidsovereenkomsten in België wordt beheerst door de algemene verwijzingsregel voor individuele arbeidsovereenkomsten opgenomen in de Rome I-Verordening, (3) dat de concrete toepassing van die regel op scheepsarbeidsovereenkomsten niet tot een rechtszekere situatie leidt, en (4) dat de eerder besproken regeling van het internationale toepassingsgebied van de vigerende Belgische scheepsarbeidsovereenkomstenwetten in het licht van de Rome I-Verordening alleen kan worden gehandhaafd indien het bijzonder dwingend recht-karakter van die regeling wordt aangenomen. Op deze laatste kwestie wordt hieronder nog teruggekomen¹⁰³.

5.30. Volledigheidshalve weze eraan herinnerd dat Richtlijn 96/71/EG van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten¹⁰⁴ niet op het zeevarend personeel van koopvaardijondernemingen van toepassing is (art. 1.2).

C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

- INLEIDING

5.31. Aangezien, zoals hieronder nog nader zal worden toegelicht, in voorliggend Blauwboek vooralsnog geen inhoudelijke herziening van de wetten betreffende de scheepsarbeidsovereenkomst wordt voorgesteld, is ervan afgezien om de heden geldende Belgische wetgeving inhoudelijk aan corresponderende buitenlandse wetgevingen te toetsen.

De lering die uit de wetgeving van de buurlanden zou kunnen worden getrokken, zou overigens eerder beperkt zijn. Ten eerste is de specifieke wetgeving in verschillende andere landen, waaronder Nederland, sterk verouderd. Ten tweede blijken de specifieke rechtsregelen betreffende arbeid wegens scheepsdienst, zoals de Belgische wetgever reeds vaststelde in 1928, in de meeste landen hoe dan ook vrij gelijklopend te zijn¹⁰⁵.

Vermits in dit verslag wél aandacht wordt besteed aan de wetgevingstechnische inpassing van de specifieke arbeidsovereenkomstenwetgeving betreffende scheepsdienst in het Belgisch Scheepvaartwetboek, aan het toepassingsgebied ervan en aan de IPR-problematiek, is het op die specifieke punten wél interessant om buitenlands recht te bestuderen. Onderstaand overzicht is in principe tot deze aspecten beperkt.

- DUITSLAND

5.32. Ook in Duitsland wordt gesteld dat het statuut van de bemanning in het zeehandelsrecht slechts een randpositie inneemt¹⁰⁶.

¹⁰³ Zie *infra*, nr. 5.49.

¹⁰⁴ *Pb.* 21 januari 1997, L 18/1.

¹⁰⁵ Zie *supra*, nr. 5.23.

¹⁰⁶ Puttfarcken, 233, nr. 562.

Het maritieme arbeidsovereenkomstenrecht is geregeld in het *Seemannsgesetz* van 26 juli 1957, dat geen volledige codificatie van het relevante arbeidsrecht inhoudt, en moet worden samengelezen met de gemeenrechtelijke arbeidsovereenkomstenwetgeving, waarop voormelde bijzondere wet wel voorrang heeft¹⁰⁷. Het *Seemannsgesetz* regelt ook de arbeidsomstandigheden, de ordehandhaving aan boord en andere tucht- en strafrechtelijke aangelegenheden.

Het toepassingsgebied van het *Seemannsgesetz* is als volgt gedefinieerd:

§ 1 Geltungsbereich

Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten für alle Kauffahrteischiffe, die nach dem Flaggenrechtsgesetz vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) die Bundesflagge führen.

Sinds de invoering van het EVO in het *Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche (EGBGB)* (art. 27-37), werd op scheepsarbeidsovereenkomsten de desbetreffende algemene verwijzingsregel m.b.t. individuele arbeidsovereenkomsten toegepast, en wordt aan § 1 van het *Seemannsgesetz* elke internationaalprivaatrechtelijke draagwijdte ontzegd¹⁰⁸. Bedoelde bepalingen van het EGBGB zijn inmiddels opgeheven en thans wordt in Duitsland de Rome I-Verordening toegepast. De Duitse rechtsleer over het zee-arbeids-IPR is sterk ontwikkeld maar niet eenduidig¹⁰⁹. Vast staat dat het recht van de vlagstaat niet beslissend is en dat § 1 van het *Seemannsgesetz* keuze van vreemd arbeidsrecht niet in de weg staat¹¹⁰.

De Duitse wetgeving voorziet ook in de mogelijkheid van tewerkstelling voor onbepaalde tijd, waarbij de werknemer naar de behoeften kan worden ingezet op verschillende schepen; dergelijke tewerkstelling zou in de praktijk overigens de regel geworden zijn¹¹¹.

Werknemers van andere werkgevers dan de reder of charterer, zoals bedienden in een duty free shop op een veerboot, worden niet als bemanningsleden in de zin van het *Seemannsgesetz* beschouwd¹¹².

Tewerkstelling van niet in Duitsland wonende werknemers aan boord van in het Tweede Duitse Register ingeschreven vaartuigen zal in de regel niet door het Duitse recht worden beheerst¹¹³. In § 21 (4) van het *Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz - FRG)* is bepaald:

Arbeitsverhältnisse von Besatzungsmitgliedern eines im Internationalen Seeschiffsregister eingetragenen Kauffahrteischiffes, die im Inland keinen Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt haben, unterliegen bei der Anwendung des Artikels 8 der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) (ABl. L 177 vom 4.7.2008, S. 6) vorbehaltlich anderer Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft nicht schon auf Grund der Tatsache, daß das Schiff die Bundesflagge führt, dem deutschen Recht. Werden für die in Satz 1 genannten Arbeitsverhältnisse von ausländischen Gewerkschaften Tarifverträge abgeschlossen, so haben diese nur dann die im Tarifvertragsgesetz genannten Wirkungen, wenn für sie die Anwendung des im Geltungsbereich des Grundgesetzes geltenden Tarifrechts sowie die

¹⁰⁷ Puttfarken, 236, nr. 565; vgl. Herber, 161.

¹⁰⁸ Zie o.m. Mankowski, 504-510.

¹⁰⁹ Zie de aanduidingen *supra*, nr. 5.29, in vn. en voorts o.m. Puttfarken, 240-241, nrs. 571-573.

¹¹⁰ Nogmaals Puttfarken, 240-241, nrs. 571-573; zie echter *supra*, nr. 5.29 over de zienswijze van Mankowski over de wet van de vlagstaat; over vrije rechtskeuze ook Mankowski, 502-504.

¹¹¹ Puttfarken, 236, nr. 565.

¹¹² Herber, 159. Vgl. inmiddels echter *supra*, nr. 5.26 m.b.t. het toepassingsgebied van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006.

¹¹³ Zie ter zake o.m. Herber, 164 en de verwijzingen aldaar.

*Zuständigkeit der deutschen Gerichte vereinbart worden ist. Nach Inkrafttreten dieses Absatzes abgeschlossene Tarifverträge beziehen sich auf die in Satz 1 genannten Arbeitsverhältnisse im Zweifel nur, wenn sie dies ausdrücklich vorsehen. Die Vorschriften des deutschen Sozialversicherungsrechts bleiben unberührt*¹¹⁴.

- ENGELAND

5.33. De belangrijkste Engelse wetgeving m.b.t. de tewerkstelling van zeelieden is de *Merchant Shipping Act 1995*, waarvan Part III (Sections 24-84) het opschrift “Masters and seamen” draagt.

De gelding van deze wet belet niet dat ook regelen van het gemeen arbeidsrecht toepassing kunnen vinden¹¹⁵.

- FRANKRIJK

5.34. Het statuut van de zeelieden was in Frankrijk lang hoofdzakelijk geregeld in de *Code du travail maritime*, waarvan de basisversie dateerde van 13 december 1926. Inmiddels is de scheepsarbeid nieuw geregeld in de *Code des transports*¹¹⁶. Aangezien dit laatste wetboek nog niet het voorwerp is geweest van rechtspraak of rechtsgeleerde commentaar, zijn hieronder enkel enkele notities opgenomen betreffende de *Code du travail maritime*¹¹⁷.

Wat betreft het toepassingsgebied valt op dat dit laatste wetboek alleen gold zolang de zeeman daadwerkelijk aan boord van een Frans schip was tewerkgesteld; wanneer hij aan de wal actief was, gold het gemeenrechtelijke arbeidsrecht¹¹⁸. Deze alternering tussen wettelijke regimes leverde regelmatig problemen op¹¹⁹ en verdient dus geenszins navolging in België.

Analoog aan de corresponderende Belgische regeling, beperkte de *Code du travail maritime* zijn toepassingsgebied tot arbeid aan boord van Franse schepen, door uitdrukkelijk te bepalen:

La présente loi est applicable aux engagements conclus pour tout service à accomplir à bord d'un navire français. Elle n'est pas applicable aux marins engagés en France pour servir sur un navire étranger (art. 5).

Les dispositions de la présente loi sont applicables aux marins étrangers engagés sur les navires français (art. 119, eerste lid).

Anders dan in België, wordt ervan uitgegaan dat deze regels – welke aanvankelijk evenzo werden opgevat als politieregels – geen afbreuk doen aan de vrije rechtskeuze: een vreemde werkgever mag voor werk aan boord van een niet-Frans schip toepassing van de Franse *Code du travail maritime* bedingen, en allicht mag ook voor arbeid aan boord van een Frans schip vreemd recht

¹¹⁴ Voor een nadere analyse en wetgevingstechnische kritiek, zie Mankowski, 511 e.v.

¹¹⁵ Chorley-Giles, 109.

¹¹⁶ Zie inz. art. L5541-1 e.v. van de *Code*, omtrent de *Code* in het algemeen, zie Blauwboek 1, 130-131, nr. 1.136 en 209-222, nr. 1.253.

¹¹⁷ Interessant is art. L5541-1 van de *Code des transports*, dat bepaalt:

Le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi qu'à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières prévues par le présent titre. Ces dispositions s'appliquent également aux autres gens de mer.

¹¹⁸ Art. 4, eerste lid luidt:

Le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d'embarquement du marin, par les dispositions du code du travail.

¹¹⁹ Zie kort Bonassies-Scapel, 217, nr. 299; vgl. Remond-Gouilloud, 119, nr. 182; Vialard, 181-182, nr. 204.

worden bedongen¹²⁰. Wanneer de wet van de (vreemde) vlagstaat leidt tot een oplossing die niet beantwoordt aan de realiteit, wordt deze buiten toepassing gelaten en kan de Franse wet worden toegepast¹²¹.

Sinds 1947 erkent het Franse recht de tewerkstelling in dienst van de reder i.p.v. voor de dienst aan boord van een bepaald schip. Dergelijke werknemer wordt een *marin stabilisé* genoemd¹²².

De specifieke Franse wetgeving betreffende de uitoefening van het beroep van zeeman vat onder dat laatste begrip ook de uitbater van een winkel aan boord¹²³. Over de toepasselijkheid van het maritieme arbeidsrecht op dergelijke randgevallen bestaat in Frankrijk een rijke casuïstiek, die hier buiten beschouwing kan blijven¹²⁴.

Tewerkstelling aan boord van een schip ingeschreven in het Registre International Français (RIF) is tegelijkertijd onderworpen aan de door partijen gekozen wet en aan de bepalingen van de wetgeving betreffende het RIF zelf¹²⁵. Deze laatste stelt de sluiting van een *manning agreement* met een zgn. *entreprise de travail maritime* afhankelijk van een erkenning van deze laatste onderneming in haar land van vestiging, en, bij gebreke daarvan, van een verificatie door de reder dat de onderneming voldoet aan de toepasselijke IAO-regelen¹²⁶.

- LUXEMBURG

5.35. De Luxemburgse *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* bevat een uitvoerige Titel 3 over het “Droit du travail applicable aux gens de mer” (art. 72-104). Veruit het grootste deel van deze Titel betreft de scheepsarbeidsovereenkomst en de rechten en plichten van de zeeman.

De *Loi* bepaalt in detail welke gemeenrechtelijke arbeidswetten niet op de scheepsarbeidsovereenkomst van toepassing zijn (art. 104); hieronder valt o.m. de *Loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail*. Anderzijds verklaart de *Loi* van 9 november 1990 bepaalde specifieke gemeenrechtelijke bepalingen, zomede een reeks IAO-Verdragen, uitdrukkelijk van toepassing.

¹²⁰ Zie Chaumette, P., noot onder Cass. fr. 16 november 1993, DMF 1994, (472), 473-474; Chaumette in Beurier, 658, nr. 415.23.

¹²¹ Zie Chaumette in Beurier, 659, nr. 415.26; Carbone, 171-172.

¹²² Bonassies-Scapel, 221, nr. 307.

¹²³ Aldus Remond-Gouilloud, 118, nr. 178 op basis van art. 1, eerste lid van het *Décret* n° 67-690 van 7 augustus 1967 “relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin”, dat luidt:

Exerce la profession de marin toute personne engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire français un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire.

¹²⁴ Zie inz. Cass.fr., 26 september 2007, DMF 2008, 15, met noot Chaumette, P., “Marin ou pas marin: comment trancher?”, en de verwijzingen in deze noot; zie ook Cass.fr., 15 maart 1972, EVR 1972, 76; vgl. nogmaals *supra*, nr. 5.26 m.b.t. het toepassingsgebied van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006.

¹²⁵ Zie kort Bonassies-Scapel, 217, nr. 299; zie o.m. ook Rodière-du Pontavice, 179, nr. 187.

¹²⁶ De *Loi* n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français bepaalt o.m.:

Article 8

Est entreprise de travail maritime toute personne physique ou morale dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des navigants qu'elle embauche en fonction de leur qualification et rémunère à cet effet.

Article 9

Le contrat de mise à disposition ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie. Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément, ou lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un Etat où la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences.

5.36. De reeds herhaaldelijk in het vooruitzicht gestelde modernisering van het Nederlandse maritieme arbeidsrecht¹²⁷ werd nog steeds niet gerealiseerd. De relevante wetgeving is momenteel erg versnipperd¹²⁸.

Heden zijn de specifieke wetsbepalingen over de arbeidsovereenkomst van de kapitein en de overige bemanningsleden – met bijzondere regelen betreffende de schepelingen ter zeevisserij – nog steeds vervat in het oude Wetboek van Koophandel (art. 375-292 resp. 393-352w). Zij zijn dus niet opgenomen in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek¹²⁹.

Het Wetboek van Koophandel bepaalt uitdrukkelijk dat op de arbeidsovereenkomst tussen de zeewerkgever en de schepeling de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek van toepassing zijn, voor zover daarvan in het Wetboek niet is afgeweken (art. 397)¹³⁰.

N.a.v. de implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 werd de Regering aanbevolen om de maritieme arbeidswetgeving te codificeren in één nieuwe wet. Als voordeel werd o.m. vermeld dat hierdoor gemakkelijker kan worden omgegaan met latere wijzigingen van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006. Bovendien kan beter worden aangesloten bij de aan dit Verdrag eigen vermenging van publiek- en privaatrechtelijke bepalingen. Ook kan rekening worden gehouden met de toepasselijkheid van het Verdrag op zeevarenden waarvan de arbeidsovereenkomst niet door de wet van de vlagstaat wordt beheerst. De codificatie in één nieuwe wet biedt ten slotte de mogelijkheid om een einde te stellen aan de huidige versnippering van regelgevende bepalingen, en om de voorbijgestreefde opsplitsing tussen het regime van de kapitein en dat van de overige schepelingen teniet te doen. Ook zou de administratieve verantwoordelijkheid zoveel mogelijk bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kunnen worden gelegd¹³¹.

Voorts werd geadviseerd om een eventueel toch afzonderlijk geredigeerde privaatrechtelijke wetgeving m.b.t. de arbeid aan boord van zeeschepen eventueel toe te voegen aan de bepalingen van Boek 7 NBW betreffende de arbeidsovereenkomsten, eerder dan aan Boek 8¹³².

Ten slotte is het interessant te noteren dat de Nederlandse rechtspraak reeds vóór de inwerkingtreding van het EVO de daarin neergelegde principes m.b.t. het op

¹²⁷ Zie *infra*, nr. 5.158.

¹²⁸ De toestand werd als volgt geschetst:

Omtrent de arbeidsvoorwaarden van zeewerkmensen zijn bepalingen te vinden verspreid over een tiental wetten en regelingen. Het betreft het Wetboek van Koophandel, waarin veel beginselbepalingen zijn neergelegd, de Boeken 7 en 8 BW, het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, de Wet op de CAO, de Wet op het algemeen verbindend en onverbindend verklaren van bepalingen van cao, de Wet Minimumloon en minimumvakantiebijslag, de Zeevaartbemanningswet, de Vaarplichtwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Daarnaast zijn enkele cao's van toepassing, waarvan de belangrijkste zijn de cao voor de Handelsvaart tot 9000 GT, A1 nr 9318 en de cao inzake de stichting fonds sociaal maritieme voorzieningen zeescheepvaart en de stichting opleidings- en ontwikkelingsfonds zeescheepvaart.

De betrokken materie is, voorzover al geregeld, kortom zeer versnipperd, en daardoor ondoorzichtig, lastig toegankelijk en moeilijk te handhaven (Heerma van Voss, G.J.J. (red.), Sütő, V.J.A. en Spoelder, S.R., Advies Wetgevingsimplicaties implementatie Maritiem Arbeidsverdrag 2006, Eindrapport, 16 maart 2007, 37).

¹²⁹ Over het wetgevingstechnische lot van het zee-arbidsrecht, zie inz. Oosterveen, W.J.G., “Vervoersrecht in Boek 8 BW”, Oosterveen, W.J.G. e.a., *Vervoersrecht in Boek 8 BW*, Deventer, W.E.J. Tjeenk Willnk, 1997, (1), 15-16.

¹³⁰ Art. 1 bepaalt overigens:

Het Burgerlijk Wetboek is, voor zoo verre daarvan bij dit Wetboek niet bijzonderlijk is afgeweken, ook op de in dit Wetboek behandelde onderwerpen toepasselijk.

¹³¹ Heerma van Voss, G.J.J. (red.), Sütő, V.J.A. en Spoelder, S.R., *Advies Wetgevingsimplicaties implementatie Maritiem Arbeidsverdrag 2006, o.c.*, 17-21.

¹³² Heerma van Voss, G.J.J. (red.), Sütő, V.J.A. en Spoelder, S.R., *Advies Wetgevingsimplicaties implementatie Maritiem Arbeidsverdrag 2006, o.c.*, 23-25.

arbeidsovereenkomsten toepasselijke recht toepaste. In het algemeen werd rechtskeuze gehonoreerd. Bij gebreke van rechtskeuze werd meestal het recht van de vlag van het schip toegepast. De toepasselijkheid van het recht van de vlag werd gezien als een toepassing van de fictie dat het schip een stuk grondgebied van de vlagstaat is, zodat de arbeid gewoonlijk in de vlagstaat wordt verricht. Er is echter ook rechtspraak die bij gebreke van rechtskeuze het recht toepast van het land waar zich de vestiging bevindt van de werkgever die de werknemer in dienst heeft genomen. Deze oplossing zou beter aansluiten bij de werkelijke verhouding tussen partijen¹³³.

- ANDERE LANDEN

5.37. In Noorwegen werd de arbeidwetgeving in 1923 uit het maritiem wetboek geëxtraheerd. Arbeid aan boord van Noorse zeeschepen wordt thans geregeld door de – inmiddels geactualiseerde – Zeemanswet (*Seaman's Act*) uit 1953¹³⁴. Ook de Noorse wetgeving voorziet in de mogelijkheid van “shipping company contracts”¹³⁵.

5.38. De Italiaanse *Codice della navigazione* biedt één van de schaarse voorbeelden van een expliciete wettelijke conflictregel:

Articolo 9 - Legge regolatrice del contratto di lavoro.

I contratti di lavoro della gente del mare, del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile, salva, se la nave o l'aeromobile è di nazionalità straniera, la diversa volontà delle parti.

Opvallend hierin is de erkenning van de vrije rechtskeuze wat arbeid aan boord van vreemde schepen betreft. Heden geldt uiteraard ook in Italië de Rome I-Verordening.

5.39. De Zwitserse *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse* van 23 september 1953 bevat een afzonderlijke Titel IV die het opschrift “De l'équipage” draagt. Het eerste hoofdstuk ervan bevat “Dispositions générales” (art. 60-67), het tweede is getiteld “Du contrat d'engagement” (art. 68-81) en het derde “De la sécurité sociale” (art. 82-86).

Artikel 63.1 bevat een interessante regel over het internationaal toepassingsgebied:

A bord des navires suisses, la législation suisse sur le travail et les assurances sociales s'applique à l'équipage, à moins que des exceptions ou dérogations ne soient prévues par la loi, par des conventions internationales ou par une ordonnance du Conseil fédéral.

Artikel 68 regelt de toepasselijkheid van de Zwitserse wetgeving op de scheepsarbeidsovereenkomst:

¹ *Les dispositions sur le contrat d'engagement sont applicables à tous les marins servant à bord des navires suisses, quelle que soit leur nationalité.*

² *Sous réserve des dispositions de la présente loi, le contrat d'engagement des marins servant à bord des navires suisses est régi par le code des obligations. L'art. 333a du code des obligations concernant la*

¹³³ Zie Boonk, 129-130 en de talrijke verwijzingen aldaar; zie kort Engels, C., “Arbeidsovereenkomsten met een internationaal aspect”, in Van Houtte, H. en Pertegás Sender, M. (red.), *Europese IPR-verdragen*, Leuven / Amersfoort, Acco, 1997, (235), 242, nr. 8.17

¹³⁴ Falkanger-Bull-Brautaset, 235.

¹³⁵ Falkanger-Bull-Brautaset, 237.

consultation de la représentation des travailleurs en cas de transfert des rapports de travail, les art. 335d à 335g concernant le licenciement collectif ainsi que l'art. 336, al. 3, ne sont toutefois pas applicables.

5.40. In Amerika en Canada wordt blijkbaar ook geopteerd voor toepassing op scheepsarbeidsovereenkomsten van de wet van de vlagstaat¹³⁶.

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

5.41. Tijdens de eerste consultatie aan de hand van het *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet* (hieronder: “Groenboek”)¹³⁷ werd niet op de relatie tussen de Zeewet en de twee nieuwe scheepsarbeidsovereenkomstwetten uit 2003 en 2007 ingegaan.

Wel werd aandacht besteed aan de principevraag of in het nieuwe wetboek publiekrechtelijke en arbeidsrechtelijke bepalingen dienen te worden geïntegreerd. BVZ antwoordde hierop eerder afwijzend. HvB-A en KBZ-KBMA-BZB meenden dat het maritieme arbeidsrecht best niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt opgenomen, omdat het onderhevig is aan vrij talrijke, kleine wijzigingen, maar dat het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij wel in het nieuwe wetboek zou kunnen worden geïntegreerd. KBRV vond dat de regelen inzake de publiekrechtelijke, technische en commerciële functies van de kapitein in het Belgisch Scheepvaartwetboek kunnen worden geïntegreerd, maar dat het arbeidsrecht er moeilijk een plaats in kan vinden.

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

5.42. Bij de beoordeling van het huidige Belgische wettelijke raamwerk voor scheepsarbeid in het licht van de betrokken belangen moet er vooreerst rekening mee worden gehouden dat de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 zowel als de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 van recente datum zijn en bovendien berusten op overleg met de betrokken sectoren.

Reeds de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 berustte op grondige besprekingen in de schoot van de Beroepsraad voor de Koopvaardij¹³⁸.

De Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 werd voorbereid door een paritaire commissie van de “Hooge Raad voor de Binnenscheepvaart”¹³⁹.

De Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 is tot stand gekomen op initiatief van de zeevisserijsector en na overleg met de sociale partners¹⁴⁰. Ook in het Parlement werd nader overleg met de overheid, de reders en de vakverenigingen georganiseerd¹⁴¹.

Bij de voorbereiding van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 werd erop gewezen dat het nieuwe regime was voorbereid door een in de schoot van het Paritair Comité voor de

¹³⁶ Zie en vgl. o.m. Schoenbaum I, 274; Tetley ICOL, 197-199.

¹³⁷ Van Hooydonk, E. (ed.), *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.

¹³⁸ *Parl.St.*, Senaat, 1925-26, nr. 236, 2-3.

¹³⁹ *Parl.St.*, Kamer, 1934-35, nr. 38, 1-2.

¹⁴⁰ *Parl.St.*, Kamer, 2002-03, nr. 1728/004, 5.

¹⁴¹ Zie het grondige Verslag namens de werkgroep belast met het sociaal statuut van de zeevissers uitgebracht door de heer Henk Verlinde, *Parl.St.*, Kamer, 2002-03, nr. 1728/004, 8 e.v.

koopvaardij opgerichte speciale werkgroep, waarvan ook overheidsvertegenwoordigers deel uitmaakten, en dat de bepalingen dus konden rekenen op de instemming van de hele sector¹⁴².

De Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 (art. 68) en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 (art. 79) voorzien bovendien uitdrukkelijk in een jaarlijkse evaluatiebespreking in het bevoegde Paritair Comité, die betrekking heeft op de uitvoering en de toepasbaarheid ervan en waaruit adviezen aan de bevoegde ministers kunnen voortspruiten.

Gelet op de recente datum van de twee laatstgenoemde wetten en hun ondersteuning door de sociale partners lijkt het niet aangewezen om n.a.v. de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht een nieuwe inhoudelijke aanpassing op touw te zetten. Er mag immers van worden uitgegaan dat de wetten uit 2003 en 2007 voldoen aan de hedendaagse noden van de betrokken sectoren (werkgevers zowel als werknemers). Over suggesties voor wijzigingen wordt sowieso best overlegd binnen het bevoegde Paritair Comité.

5.43. Aansluitend op voorgaande vaststellingen moet er nogmaals op worden gewezen dat o.l.v. de FOD Werk, en m.m.v. de FOD Mobiliteit en Vervoer en de sociale partners, de implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 is voorbereiding is. Zoals reeds vermeld¹⁴³, is het niet aangewezen dat de hercodificatie van het Belgisch scheepvaartrecht deze werkzaamheden verstoort.

5.44. Eveneens aansluitend bij het voorgaande, moet worden vastgesteld dat alle betrokken actoren het erover eens zijn dat de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 fundamenteel verouderd is¹⁴⁴.

In een beslissing van het Paritair Comité voor de binnenscheepvaart van 19 november 2009¹⁴⁵ wordt m.n. overwogen:

Dat de bepalingen van de wet van 1 april 1936 op de arbeidsovereenkomst wegens dienst op binnenschepen niet meer overeenstemmen met de tewerkstellingsvoorwaarden van werknemers op binnenschepen en dat een aantal bepalingen in deze wet niet meer toepasbaar zijn;

Dienovereenkomstig werd in voormelde beslissing voorgesteld de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 op te heffen en op de lopende en de toekomstige arbeidsovereenkomsten wegens dienst op binnenschepen de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 van toepassing te maken. Tevens stelde het Paritair Comité voor om in dat verband te bepalen dat de arbeidsovereenkomst die wordt gesloten tussen een werkgever en een werknemer die als varend personeelslid aan boord van een binnenschip wordt tewerkgesteld, wordt aangezien als een arbeidsovereenkomst voor werklieden, welke titel ook aan de overeenkomst is toegekend.

Gelet op de ondersteuning van deze voorstellen door de sociale partners, kunnen voormelde voorstellen in het Belgisch Scheepvaartwetboek en de bijhorende Invoeringswet in principe zonder meer ten uitvoer worden gelegd of, voor zover zij eerder bij wet zouden worden bekrachtigd, erin worden bevestigd.

5.45. Al het vorige in acht genomen dienen rond de verhouding tussen de specifieke scheepsarbeidsovereenkomstenwetgevingen en het Belgisch Scheepvaartwetboek alleszins

¹⁴² Zie *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 13; *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/003, 6.

¹⁴³ Zie *supra*, nr. 5.28.

¹⁴⁴ Zie reeds *supra*, nr. 5.12.

¹⁴⁵ Dank aan Voorzitter B. Leemans om de tekst ter beschikking te stellen.

principiële wetgevingstechnische opties te worden genomen. M.n. rijst de vraag of en zo ja, op welke wijze de specifieke scheepsarbeidsovereenkomstenwetgevingen in het nieuwe wetboek moeten worden geïntegreerd.

In dit verband dient ten eerste nogmaals te worden beklemtoond dat de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek erop is gericht om het zee- en binnenvaartrecht te hercodificeren en inz. om alle relevante wetsbepalingen samen te brengen in één zo omvattend en gestructureerd mogelijk geheel¹⁴⁶. Het scheepvaartgerelateerde arbeidsrecht is van het bredere scheepvaartrecht een wezenlijk onderdeel. Tussen het algemeen scheepvaartrecht en het sociaal scheepvaartrecht bestaan talrijke raakpunten, bijv. op het vlak van de bevoegdheden van de gezagvoerder en de persoonlijke aansprakelijkheid van de schepelingen. Een opsplitsing van de wettelijke regels heeft m.a.w. steeds een min of meer artificieel karakter. Integratie in een omvattend wetboek bevordert de overzichtelijkheid en het gebruiksgemak van de wetgeving.

Deze optie vindt ondersteuning vanuit rechtshistorisch en rechtsvergelijkend ondersteund.

Ook in de *Ordonnance de la marine* en de *Code de commerce* was de scheepsarbeidsovereenkomst samen met het zeerecht geregeld. Pas in 1928 werd de regeling van de scheepsarbeidsovereenkomst uit de Belgische Zeewet gelicht. Ook in andere landen zoals Frankrijk en Noorwegen werd het maritieme arbeidsrecht pas in die periode uit het maritieme wetboek gelicht.

Rechtsvergelijking leert dat het scheepsarbeidsovereenkomstenrecht in vele landen tot heden als een onderdeel van het zeerecht wordt gezien. Ter zake kan o.m. worden verwezen naar het voorbeeld van de – deels recente – Engelse, Franse, Luxemburgse, Nederlandse en Zwitserse wetgevingen. Er zijn m.a.w. diverse andere vlagstaten die het maritieme arbeidsrecht binnen het raamwerk van de algemene maritieme wetgeving blijven regelen. Een herintegratie van het Belgische scheepvaartrechtelijke arbeidsrecht in het algemene scheepvaartrecht zou internationaal gezien dus geenszins uitzonderlijk zijn.

Ten vierde moet in België alleszins het gebrek aan coördinatie tussen de relevante wetgevende akten worden weggewerkt. I.h.b. moet in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden gezorgd voor een betere coördinatie van het scheepsarbeidsovereenkomstenrecht met het zeerecht en overige relevante wetgeving¹⁴⁷. De Belgische regeling van de scheepsarbeidsovereenkomst in afzonderlijke wetgevende akten heeft, zoals hieronder verder zal worden aangetoond, geleid tot een schrijnend gebrek aan coördinatie en zelfs tot onontwarbare tegenstrijdigheden op essentiële punten zoals de persoonlijke aansprakelijkheid van de werknemer, die voor werkgevers zowel als werknemers aanzienlijke rechtsonzekerheid met zich brengt¹⁴⁸. Een herintegratie in de bredere scheepvaartwetgeving kan niet alleen leiden tot een betere onderlinge afstemming van de vigerende wetsbepalingen, maar ook verdere divergenties vermijden en dus bijdragen tot een verbetering van de wetgeving.

Ten vijfde draagt een integratie in het Belgisch Scheepvaartwetboek bij tot een betere kenbaarheid van de wetgeving. Zoals hieronder nog verder zal worden uitgelegd, is het bestaan van specifieke, in de Zeewet opgenomen regelen m.b.t. de persoonlijke aansprakelijkheid van aangestelden van de scheepseigenaar menig beoefenaar van het arbeidsrecht eenvoudig ontgaan¹⁴⁹. Anderzijds bleek tijdens de eerste consultatie a.d.h.v. het Groenboek dat beoefenaars

¹⁴⁶ Zie Blauwboek 1, 78 e.v., nrs. 1.69 e.v.

¹⁴⁷ Zie daarover reeds *supra*, nrs. 5.13-5.15.

¹⁴⁸ Zie *infra*, nrs. 5.278 e.v.

¹⁴⁹ Zie *infra*, nr. 5.298.

van het zeerecht zich niet eens het bestaan realiseerden van de recente Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007, die immers deel uitmaakt van een obscure wet “houdende diverse arbeidsbepalingen”. De versnippering van het wettelijke regime schaadt m.a.w. de praktische bruikbaarheid van de wetbepalingen, wat op zich weer tot rechtsonzekerheid bijdraagt. Ook de externe, inz. internationale indruk die de Belgische maritieme wetgeving geeft is in dit verband van belang.

Ten zesde moet het tijdens de eerste consultatie geopperde bezwaar dat het sociaal recht teveel onderhevig is aan wetwijzigingen, alvast wat de wettelijke regeling van de arbeidsovereenkomst betreft, sterk worden gereduceerd, zoniet betwist. De ervaring toont aan dat de relevante wetgeving redelijk stabiel is. De respectabele leeftijd die de Arbeidsovereenkomst Zeevaart 1928 en de Arbeidsovereenkomst Binnenvaart 1936 bereikten, illustreert dit.

Om de aangehaalde redenen is het principieel wenselijk om de specifieke arbeidsovereenkomstenwetgeving i.v.m. scheepsdienst in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren.

5.46. In afwachting van de actualisering van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 in het licht van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006¹⁵⁰ is het wenselijk om in een eerste stadium van de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht slechts een minimale ingreep door te voeren.

Deze eerste en voorlopige ingreep dient erin te bestaan (1) de nieuwe zeerechtelijke bepalingen betreffende de schepelingen en de twee overblijvende arbeidsovereenkomstenwetten voor scheepsdienst in de koopvaardij en de zeevisserij, mede door enkele beperkte wijzigingen van deze laatste akten, goed op elkaar af te stemmen, (2) in het Belgisch Scheepvaartwetboek voorts slechts algemene verwijzingsbepalingen op te nemen over de onderscheiden, op de arbeid in koopvaardij en in de zeevisserij toepasselijke wetgevende akten, zonder dat de arbeidsovereenkomstenwetten materieel in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden overgenomen, en (3) de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 op te heffen. Deze laatste ingreep dient te worden gerealiseerd via de afzonderlijke Invoeringswet.

Een alternatief zou erin kunnen bestaan om alleen de bepalingen van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren, de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 afzonderlijk te laten voortbestaan maar er in het Belgisch Scheepvaartwetboek naar te verwijzen, en de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 op te heffen. Dergelijke oplossing zou echter afbreuk doen aan de samenhang van de scheepvaartwetgeving en aan de ambitie van de uitgevoerde codificatie-oefening om het hele scheepvaartrecht te bestrijken. Zij zou bovendien inconsistent zijn omdat, voor andere aangelegenheden, de zeevisserij wél aan het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt onderworpen.

5.47. Een volledige tekstuele integratie in het Belgisch Scheepvaartwetboek van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 kan in een later stadium worden doorgevoerd. Te dier gelegenheid zou er moeten naar worden gestreefd om uit de twee overblijvende specifieke arbeidsovereenkomstenwetten de aan de betrokken scheepvaartsectoren (koopvaardij en zeevisserij) gemeenschappelijke bepalingen te extraheren, en deze in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen als een afzonderlijke, gemeenschappelijke afdeling, waarna, eveneens in het Belgisch Scheepvaartwetboek, de voor elke sector specifieke wetbepalingen kunnen verschijnen. Zoals hierboven aangetoond, is de in 2003 en 2007 voorgehouden argumentatie als zou voor de zeevisserij en de koopvaardij een afzonderlijke wettelijke regeling noodzakelijk zijn, maar voor een deel gegrond, nu de

¹⁵⁰ Zie daarover *supra*, nr. 5.28.

desbetreffende nieuwe wetten nog steeds sterke gelijkenissen en derhalve overlappingsen vertonen¹⁵¹. Behoorlijke wetgevingstechniek en een goed omgaan met het gelijkheidsbeginsel gebieden het samenbrengen van aan de betrokken scheepvaartsectoren gemeenschappelijke regelen.

5.48. Voorts is het zoals gebleken wenselijk om bij wet duidelijkheid te creëren over de toepasselijkheid op de scheepsarbeidsovereenkomst van de algemene Arbeidsovereenkomstenwet 1978¹⁵².

In dit verband is het wenselijk in de twee overblijvende scheepsarbeidsovereenkomstenwetten een uitdrukkelijke bepaling toe te voegen luidens welke de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 op de betrokken overeenkomsten alleen van toepassing is in de mate dat zulks uitdrukkelijk in die specifieke wetten wordt bepaald. Deze optie sluit het best aan bij de bestaande structuur en formulering van deze wetten. De in Luxemburg, Nederland resp. Frankrijk gehanteerde alternatieven om de algemene arbeidsovereenkomstenwetgeving niet, resp. wel maar behoudens uitdrukkelijke afwijking, resp. alternerend (n.a.v. aan boord of aan de wal wordt gewerkt van toepassing) te verklaren, zijn in het licht van de bestaande Belgische wetgeving niet geschikt.

De voorgestelde verduidelijking zal worden doorgevoerd via de wijzigingsbepalingen van de Invoeringswet.

Ook is het nuttig uitdrukkelijk te bepalen dat de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 van toepassing is op de scheepsarbeidsovereenkomsten die geen specifieke wettelijke regeling kennen (voortaan o.m. deze in de binnenvaart, verder o.m. ook deze in de overheidssector). Deze oplossing strookt met huidig recht¹⁵³.

5.49. Wat de IPR-aspecten betreft werd hierboven genoteerd dat de Belgische wetgeving betreffende de scheepsarbeidsovereenkomsten strikt vasthoudt aan de dwingende toepasselijkheid van de Belgische wetgeving op arbeid aan boord van Belgische schepen, en de toepassing van die wetten op arbeid aan boord van vreemde schepen uitsluit. In andere landen is de dwingende toepasselijkheid van het recht van de vlagstaat verzacht of opgegeven en wordt inz. de vrijheid van rechtskeuze erkend. De strikte Belgische opvatting van de autolimitatieve toepasselijkheid van de scheepsarbeidsovereenkomstenwetgeving op nationale schepen als regeling van bijzonder dwingend recht lijkt internationaal enigszins voorbijgestreefd. Aangezien zij n.a.v. de voorbereiding van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 – met instemming van de sociale partners – uitdrukkelijk werd herbevestigd, is er vooralsnog geen aanleiding om ze n.a.v. de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht te herroepen. Hierbij dient ook te worden aangetekend dat de vrije rechtskeuze op basis van de Rome I-Verordening voor de Belgische werkgever in de regel maar tot een vergroting van de bescherming van de werknemer zou leiden en voor de Belgische rederijen dus niet erg interessant lijkt¹⁵⁴. De bedoelde wettelijke regeling van de toepasselijkheid van de Belgische wetgeving doet overigens geen afbreuk aan toepassing van de regels van de Rome I-Verordening door de Belgische rechter i.v.m. het regime van arbeid aan boord van schepen onder vreemde vlag. Ook wat het IPR betreft is de slotsom dus dat er op dit ogenblik geen aanleiding bestaat om fundamenteel in het vigerende Belgische regime in te grijpen.

¹⁵¹ Zie *supra*, nr. 5.11.

¹⁵² Zie reeds *supra*, nr. 5.14.

¹⁵³ Steyaert, J., De Ganck, C. en De Schrijver, L., *Arbeidsovereenkomst*, Brussel, E. Story-Scientia, 1990, 101, nr. 138, waar ook de hypothese van een toepassing van het ambtenarenstatuut in aanmerking wordt genomen. Deze hypothese blijft ook onder het Belgisch Scheepvaartwetboek relevant.

¹⁵⁴ Zie in het algemeen o.m. Erauw, J., *Internationaal privaatrecht*, Mechelen, Kluwer, 2009, 699, nr. 617.

Specifiek wat de binnenvaart betreft leidt de opheffing van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 er wel toe, dat het IPR in die sector volledig door de normale verwijzingsregels van de Rome I-Verordening dient te worden beheerst.

E) SLOTSOM

5.50. Uit de hierboven uitgevoerde kritiek van de huidige Belgische wetgeving m.b.t. de scheepsarbeidsovereenkomst blijkt dat er m.b.t. de specifieke scheepsarbeidsovereenkomstenwetten voor de koopvaardij en de zeevisserij vooral nood is aan een betere inpassing in en afstemming op de overige wetgeving, en dat de Arbeidsovereenkomst Binnenvaart 1936 dient te worden opgeheven.

Inhoudelijk mogen de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007, gelet op hun recente redactie, worden geacht te beantwoorden aan de hedendaagse noden van de betrokken sectoren. Nadat de eventuele aanpassing van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 aan het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 is voorbereid, is het wenselijk beide specifieke wetten in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren. Deze integratie dient gepaard gaan met een extrahering uit de twee bedoelde specifieke wettelijke regimes van de aan beide sectoren gemeenschappelijke regelingen. In het nieuwe wetboek kunnen na de gemeenschappelijke regeling de sectorspecifieke bepalingen worden opgenomen.

In afwachting van deze actualisering, herschikking en integratie kan in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden volstaan met een duidelijke verwijzing naar de heden toepasselijke specifieke arbeidsovereenkomstenwetten en met een verwijzing naar de algemene Arbeidsovereenkomstswet 1978 wat betreft de scheepsarbeidsovereenkomsten die geen bijzonder wettelijk statuut hebben.

Via de wijzigingsbepalingen van de Invoeringswet zal met het oog op de rechtszekerheid worden verduidelijkt dat de algemene Arbeidsovereenkomstenwet 1978 alleen op de specifiek wettelijk geregelde scheepsarbeidsovereenkomsten van toepassing is in de mate dat zulks uitdrukkelijk in de desbetreffende wetten is bepaald.

Wat het IPR betreft is de slotsom dat er op dit ogenblik geen aanleiding bestaat om verandering te brengen in de dwingende toepasselijkheid van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 op arbeid aan boord van Belgische schepen. Wat de binnenvaart betreft leidt de opheffing van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 ertoe, dat het IPR in die sector volledig door de normale verwijzingsregels van de Rome I-Verordening dient te worden beheerst.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ARTIKEL 5.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

A) WETTEKST

5.51.

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 5.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

1° “scheepsarbeidsovereenkomst”: de arbeidsovereenkomst waarbij een werknemer zich ertoe verbindt om arbeid te verrichten aan boord van een schip;

2° “schepeling”: elke werknemer verbonden door een scheepsarbeidsovereenkomst;

B) TOELICHTING

5.52. De onder artikel 5.1, 1° opgenomen definitie van het begrip “scheepsarbeidsovereenkomst” is nodig met het oog op de afbakening van het toepassingsgebied van bepalingen opgenomen in Titel 4, die het statuut van de schepelingen bepaalt.

De term “scheepsarbeidsovereenkomst” is allicht een neologisme. Hij is echter kernachtiger en daarom gemakkelijker hanteerbaar dan de vroeger, inz. in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 gebezigde omschrijving “arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst”.

Het in de definitie gehanteerde begrip schip wordt elders in het wetboek omschreven¹⁵⁵.

5.53. Het hier gebezigde begrip “scheepsarbeidsovereenkomst” is een brede, generieke term.

De definitie is geïnspireerd door deze in het Maritiem Arbeidsverdrag 2006¹⁵⁶. Zij is derwijze geredigeerd, dat ook arbeid aan boord van niet-commerciële schepen eronder valt, dat niet wordt vereist dat de werkgever de scheepseigenaar of de reder is, en dat evenmin nodig is dat het moet gaan om arbeid tijdens de vaart.

De momenteel door afzonderlijke wetten geregelde – en aldaar enger gedefinieerde – arbeidsovereenkomsten voor de dienst op koopvaardij schepen, zeevissersschepen en binnenschepen¹⁵⁷ zijn voorbeelden van de in de hier voorgestelde definitie bedoelde scheepsarbeidsovereenkomst en vallen m.a.w. alle onder de hier voorgestelde koepeldefinitie. De arbeidsovereenkomst voor de dienst op schepen die niet onder één van deze specifieke wetten

¹⁵⁵ Zie Blauwboek 3.

¹⁵⁶ Zie *supra*, nr. 5.26.

¹⁵⁷ Zie *infra*, nrs. 5.16 e.v.

valt – bijv. deze voor arbeid aan boord van overheidsvaartuigen – is echter ook een “scheepsarbeidsovereenkomst” in de zin van de voorgestelde definitie¹⁵⁸. Na de voorgestelde opheffing van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936¹⁵⁹ geldt hetzelfde voor de arbeidsovereenkomst in de binnenvaart. Aan de toepasselijkheid van de bepalingen van de Proeve betreffende de persoonlijke aansprakelijkheid van de schepelingen op statutair overheidspersoneel is een afzonderlijke bepaling gewijd (art. 5.19, § 2).

5.54. De definitie van het begrip “schepeling” in artikel 5.1, 2° behoeft nauwelijks commentaar. In bestaande publiekrechtelijke wetgeving zoals het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij (art. 4) – dat weliswaar een beperkter toepassingsgebied heeft – wordt het in analoge zin opgevat, en staat het gelijk met bemanningslid¹⁶⁰. In het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 wordt het begrip “zeevarende” min of meer vergelijkbaar gedefinieerd¹⁶¹.

B.2. ARTIKEL 5.2. AFWIJKINGEN

A) WETTEKST

5.55.

Artikel 5.2. Afwijkingen

De Koning kan:

1° bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten voor door Hem aangeduide bijzondere scheepsarbeidsovereenkomsten, schepelingen, gezagvoerders of kapiteins buiten toepassing verklaren;

2° de begrippen scheepsarbeidsovereenkomst, schepeling, gezagvoerder en kapitein nader of, waar noodzakelijk met het oog op de toepassing van door Hem aangeduide bepalingen, afwijkend omschrijven;

B) TOELICHTING

5.56. De voorgestelde bepaling beoogt wat het betreft het principieel erg breed opgevatte toepassingsgebied van Titel 4 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek enige flexibiliteit te laten.

Te denken valt bijv. aan het buiten toepassing verklaren van bepaalde regels voor arbeid die wordt verricht aan boord van gezagsschepen¹⁶² of niet beroepsmatig gebruikte schepen, voor arbeid die hoofdzakelijk aan of vanaf de wal wordt verricht (bijv. voor arbeid aan boord van een schip in aanbouw of grote herstelling, of havenarbeid), of voor arbeid door studenten-cadetten.

¹⁵⁸ Onder het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 duidt het begrip “*arbeidsovereenkomst van zeevarende*” op “zowel een tewerkstellingscontract als een arbeidsovereenkomst” (art. II.1.g). De authentieke Engelse versie luidt: “*seafarers’ employment agreement* includes both a contract of employment and articles of agreement”.

¹⁵⁹ Zie *supra*, nr. 5.44.

¹⁶⁰ Zie art. 4 Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij, dat de schepelingen of de bemanning definieert als “zij die op de monsterrol ingeschreven zijn, officieren inbegrepen”. Aan boord van koopvaardij- en zeevisserijschepen is de monsterrol inmiddels afgeschaft.

¹⁶¹ Zie *supra*, nr. 5.26.

¹⁶² Zie Blauwboek 2.

B.2. ARTIKEL 5.3. TOEPASSELIJKE WETGEVING

A) WETTEKST

5.57.

TITEL 4 – SCHEPELINGEN

Hoofdstuk 1 – Scheepsarbeid

Artikel 5.3. Toepasselijke wetgeving

§ 1. De scheepsarbeidsovereenkomst wordt beheerst door, naargelang het geval:

1° de Wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser;

2° Titel VI van de Wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen.

§ 2. Op scheepsarbeidsovereenkomsten waarop geen van de in § 1 bedoelde wetten van toepassing is, is de Wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten van toepassing.

B) TOELICHTING

5.58. Hierboven werd uitvoerig geargumenteed waarom het in een eerste stadium wenselijk is om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een loutere, eerder informatieve verwijzing op te nemen naar de wetten die heden de scheepsarbeidsovereenkomst in de zeevisserij en de koopvaardij beheersen. In een later stadium dient de gehele desbetreffende wetgeving te worden herzien en in het Belgisch Scheepvaartwetboek te worden geïntegreerd¹⁶³.

De wettekst bedoeld onder § 1, 2° is degene die in dit verslag wordt aangeduid als de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

De Arbeidsovereenkomst Binnenvaart 1936 wordt niet in § 1 vermeld, omdat hij via de Invoeringswet zal worden opgeheven. In de plaats wordt op arbeid in de binnenvaart de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 van toepassing verklaard¹⁶⁴.

5.59. Er is geen bepaling toegevoegd luidens welke de in § 2 bedoelde scheepsarbeidsovereenkomst, ongeacht haar opschrift of erin opgenomen afwijkende bedingen, een arbeidsovereenkomst voor werklieden is. Dergelijke regel werd voorgesteld binnen het Paritair Comité voor de binnenscheepvaart¹⁶⁵ en is allicht relevant t.a.v. arbeid aan boord van voor goederenvervoer ingezette binnenschepen, maar kan, gelet op het ruime toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de variëteit van denkbare hypothesen, moeilijk tot algemene wettelijke regel worden verheven.

5.60. Er wordt niet geopteerd voor de toevoeging van expliciete IPR-bepalingen. De bepalingen van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 over de toepassing ervan aan boord van Belgische schepen zijn te aanzien als bepalingen van bijzonder dwingend recht in de zin van de Rome I-Verordening. Voor de

¹⁶³ Zie *supra*, nr. 5.47.

¹⁶⁴ Zie reeds *supra*, nrs. 5.44 en 5.48.

¹⁶⁵ Zie *supra*, nr. 5.44.

binnenvaart en andere sectoren dienen de gewone verwijzingsregels van de Rome I-Verordening toepassing te vinden¹⁶⁶.

¹⁶⁶ Zie *supra*, nr. 5.49.

3. GEZAGVOERDERS

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

5.61. De in Hoofdstuk II van Titel II van de Zeewet opgenomen Afdeling 1 over “De kapitein” is nader ingedeeld in een § 1 getiteld “Rechten en verplichtingen van de kapitein” (art. 58-84) en een § 2 getiteld “Het cognossement” (art. 85-91).

Alhier staan de bepalingen van voornoemde § 1 centraal. De bepalingen betreffende het cognossement worden behandeld in Blauwboek 6.

5.62. De integrale tekst van de hier relevante, nog geldende artikelen 58 tot 84 van de Zeewet luidt:

Artikel 58

De kapitein, gezagvoerder of schipper, belast met het voeren van een zeeschip of een ander vaartuig, is zelfs voor lichte tekortkomingen bij de vervulling van zijn taak aansprakelijk.

Artikel 59

Hij is aansprakelijk voor de goederen waarvan hij het vervoer op zich neemt.

Hij geeft van die goederen een ontvangstbewijs af.

Dat bewijs wordt cognossement genoemd.

Artikel 60

Het is de taak van de kapitein de samenstelling van de bemanning van het schip te bepalen, alsmede de matrozen en andere schepelingen te kiezen en te huren; hij doet dit echter in overeenstemming met de eigenaars, wanneer dezen zich ter plaatse bevinden of aldaar door gemachtigden vertegenwoordigd zijn.

Artikel 61

De kapitein houdt een scheepsdagboek, per blad genummerd en geparafeerd door een van de rechters van de rechtbank van koophandel, dan wel door de burgemeester of een schepen in plaatsen waar geen rechtbank van koophandel bestaat.

Dat dagboek vermeldt:

- de beslissingen genomen tijdens de reis;
- de ontvangsten en uitgaven betreffende het schip en in het algemeen, alles wat betrekking heeft op de lading en alles wat aanleiding kan geven tot het doen van rekening en verantwoording of tot het instellen van een rechtsvordering.

Artikel 63

De kapitein moet aan boord voorzien zijn van:

- de zeebrieven;
- de monsterrol;
- de cognossementen;
- de meetbrief;
- het certificaat van deugdelijkheid of het voorlopig certificaat van deugdelijkheid en in voorkomend geval de vereiste internationale certificaten;
- de door de wetgeving inzake douane en accijnzen vereiste documenten;

- de staat van de hypothecaire inschrijvingen die op het schip genomen zijn;
- in voorkomend geval het oliejournaal en, wanneer het schip daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoert, het certificaat van verzekering of van financiële zekerheid.

Artikel 64

De kapitein moet persoonlijk aanwezig zijn op het schip bij het in- en uitvaren van havens, getijhavens of rivieren.

Artikel 65

In geval van niet-nakoming van de verplichtingen opgelegd bij de artikelen 61, 63 en 64 is de kapitein voor alle gebeurtenissen aansprakelijk jegens de belanghebbenden bij het schip en bij de lading.

Artikel 66

De kapitein is eveneens aansprakelijk voor alle schade aan goederen die hij, buiten de schriftelijke toestemming van de inlader, op het dek van zijn schip heeft geladen.

Met het dek wordt gelijkgesteld elke opbouw die geen geheel vormt met het spantwerk.

Artikel 67

De aansprakelijkheid van de kapitein houdt slechts op in geval van bewezen overmacht.

Artikel 68

Wanneer de eigenaars of hun gemachtigden zich ter plaatse bevinden, mag de kapitein niet dan met hun bijzondere toestemming het schip laten vertimmeren, zeilen, touwen en andere voorwerpen voor het schip aankopen of het schip verruchten.

Artikel 69

Wanneer het vaartuig verrucht is met toestemming van de eigenaars en een van hen weigert bij te dragen in de kosten die noodzakelijk zijn voor de afvaart, kan de kapitein, vierentwintig uren na aanmaning aan de weigeraar om zijn bijdrage te leveren, met machtiging van de rechter, voor zijn rekening geld opnemen op zijn scheepsaandeel, zelfs onder hypothecair verband.

Artikel 70

Indien het gedurende de reis noodzakelijk is herstellingen te doen, levensmiddelen aan te kopen of in andere dringende behoeften van het schip te voorzien, kan de kapitein, na zulks te hebben vastgesteld in een proces-verbaal door de voornaamste schepelingen ondertekend, ten belope van de vastgestelde behoeften geld opnemen onder verband van de lading of goederen verpanden, met machtiging in België, van de rechtbank van koophandel of, waar die er niet is, van de vrederechter, en, in het buitenland, van de consul of de vice-consul of, bij ontstentenis, van de plaatselijke overheid.

De magistraat die tot de geldopneming machtiging heeft gegeven, vermeldt zulks in het scheepsdagboek.

De tijdbewrachter en, indien zij het allen eens zijn, de verschillende afzenders, kunnen zich tegen het verpanden van hun goederen verzetten door die te lossen en de vracht te betalen naar verhouding van het afgelegde gedeelte van de reis.

Zijn de afzenders het niet eens, dan zijn diegenen onder hen die gebruik willen maken van het recht om hun goederen te lossen, gehouden tot betaling van de volle vracht op die goederen.

In beide gevallen moeten zij die hun goederen hebben doen lossen, hun aandeel betalen in de averij die zich heeft voorgedaan tot op het ogenblik van het lossen.

Artikel 71

De kapitein is voor zijn terugvaart uit een buitenlandse haven naar België verplicht de eigenaars of hun gemachtigden een door hem getekende rekening te zenden, met vermelding van de staat van de lading, de

prijs van de ingeladen goederen, de door hem opgenomen geldsommen, de naam en de woonplaats van de uitleners.

Artikel 72

De kapitein die geld opneemt op het casco, de bevoorrading of de uitrusting van het schip, goederen verkoopt, buiten noodzaak geld opneemt op de lading of verdichte averijen en uitgaven in rekening brengt, is aansprakelijk tegenover de rederij en persoonlijk gehouden het geld terug te geven of de goederen te betalen, onverminderd strafvervolging indien daartoe grond bestaat.

Artikel 73

Buiten het geval van wettelijk vastgestelde onzeewaardigheid, mag de kapitein het schip niet verkopen dan met een bijzondere volmacht van de eigenaars, op straffe van nietigheid van de verkoop.

Artikel 74

De kapitein die voor een reis wordt aangenomen, is gehouden ze te volbrengen op straffe van vergoeding van alle kosten en alle schade aan de eigenaars en de bevrachters.

Artikel 75

De kapitein die vaart voor gemene winst op lading, mag geen goederen aan boord nemen voor eigen rekening, tenzij het tegendeel bedongen is.

Artikel 76

Bij overtreding van de bepaling van het vorige artikel verbeurt de kapitein zijn aandeel in de gemene winst, onverminderd de vergoeding van meerdere schade indien daartoe grond bestaat.

Artikel 77

De kapitein mag gedurende de vaart, bij welk gevaar ook, het schip niet verlaten dan na zich te hebben beraden met de officieren en de voornaamste bemanningsleden; in dat geval is hij op straffe van persoonlijke aansprakelijkheid verplicht het geld en van het kostbaarste deel van de lading zoveel als hij kan mede in veiligheid te brengen.

Gaan de aldus uit het schip meegenomen zaken door enig toeval verloren, dan is de kapitein daarvoor niet aansprakelijk.

Artikel 78

De kapitein is gehouden binnen vierentwintig uren na aankomst zijn scheepsdagboek voor gezien te laten tekenen en een scheepsverklaring af te leggen.

Die verklaring moet inhouden:

- de plaats en het tijdstip van zijn vertrek;*
- de koers die hij gevolgd heeft;*
- de gevaren die hij gelopen heeft;*
- de ongeregelheden die aan boord hebben plaatsgehad en alle opmerkelijke voorvallen van zijn reis.*

Artikel 79

De scheepsverklaring wordt ter griffie afgelegd ten overstaan van de voorzitter van de rechtbank van koophandel.

In plaatsen waar geen rechtbank van koophandel is, wordt de scheepsverklaring afgelegd voor de vrederechter van het kanton.

De vrederechter die de scheepsverklaring heeft ontvangen, moet deze onverwijld doorzenden aan de voorzitter van de naaste rechtbank van koophandel.

In beide gevallen wordt de verklaring neergelegd ter griffie van de rechtbank van koophandel.

Artikel 80

Wanneer de kapitein een buitenlandse haven aandoet, is hij verplicht zich aan te melden bij de Belgische consul, een scheepsverklaring voor hem af te leggen en zich een getuigschrift te doen afgeven waaruit het tijdstip van aankomst en vertrek, alsmede de staat en de aard van de lading blijken.

Artikel 81

Wordt de kapitein gedurende de reis genoodzaakt een Belgische haven binnen te lopen, dan is hij gehouden de redenen daarvan op te geven aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel van de plaats.

Wordt de kapitein genoodzaakt een buitenlandse haven binnen te lopen, dan wordt de opgave gedaan aan de Belgische consul of, bij zijn ontstentenis, aan de plaatselijke overheid.

Artikel 82

De kapitein die schipbreuk heeft geleden en alleen of samen met een deel van zijn schepelingen is ontkomen, moet zich aanmelden, in België bij de rechter van de plaats of, bij zijn ontstentenis, bij enige andere burgerlijke overheid, in het buitenland bij de Belgische consul of, bij zijn ontstentenis, bij de plaatselijke overheid, een scheepsverklaring afleggen, deze doen bevestigen door de geredde schepelingen die hem vergezellen, en zich daarvan een expeditie ter hand doen stellen.

Artikel 83

Ter bevestiging van de verklaring van de kapitein verhoort de rechter de schepelingen en, zo mogelijk, de passagiers, onverminderd alle andere bewijzen.

Een niet-bevestigde verklaring kan de kapitein niet strekken tot ontlasting en heeft geen bewijskracht in rechte, uitgezonderd wanneer alleen de kapitein behouden aangekomen is op de plaats waar hij zijn verklaring heeft afgelegd.

De partijen worden toegelaten tot het tegenbewijs.

Artikel 84

Indien er gedurende de reis gebrek aan levensmiddelen ontstaat, kan de kapitein, na zich met de voornaamste schepelingen te hebben beraden, opvarenden die nog eigen mondvoorraad hebben, dwingen deze tegen betaling van de waarde beschikbaar te stellen voor allen.

De gemeenschappelijke bepaling betreffende kapitein, matrozen en schepelingen betreffende de inlading van goederen voor eigen rekening werd hierboven reeds aangehaald¹⁶⁷.

5.63. In talrijke andere afdelingen van de Zeewet komen eveneens bepalingen betreffende de kapitein voor. Te vermelden zijn bijv. de bepalingen betreffende de bevoorrechtiging van schuldvorderingen voortvloeiend uit kapiteinsovereenkomsten (art. 23, § 1, 5^o)¹⁶⁸, de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor handelingen van de kapitein en de bemanning¹⁶⁹ en de aansprakelijkheid van de aangestelden van de scheepseigenaar (art. 46), het ontslag van de kapitein-scheepsmede-eigenaar (art. 55)¹⁷⁰, de schelmerij van de schipper (art. 207)¹⁷¹, het optreden in rechte en de aansprakelijkheid van de kapitein n.a.v. aanvaringen (art. 253-254)¹⁷² en de verplichting tot hulpverlening (art. 255 en 265)¹⁷³. In voorliggend Blauwboek worden van deze bijzondere regelingen alleen deze betreffende de persoonlijke aansprakelijkheid van de schepelingen behandeld¹⁷⁴.

¹⁶⁷ Zie *supra*, nr. 5.8.

¹⁶⁸ Zie Blauwboek 3.

¹⁶⁹ Zie Blauwboek 4.

¹⁷⁰ Zie nogmaals Blauwboek 3.

¹⁷¹ Zie Blauwboek 9.

¹⁷² Zie Blauwboek 8.

¹⁷³ Zie eveneens Blauwboek 8.

¹⁷⁴ Zie *infra*, nrs. 5.273 e.v.

5.64. Ter specificatie van het hierboven aangehaalde artikel 80 van de Zeewet, dat de aflegging door de kapitein van een scheepsverklaring voor de Belgische consul in het buitenland oplegt, werden nadere voorschriften vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 11 maart 1857¹⁷⁵ en Omzendbrief van 12 maart 1857¹⁷⁶. Hierbij werden ook modellen van scheepsverklaringen vastgesteld. Bedoelde akten worden door de FOD Buitenlandse Zaken nog steeds van toepassing geacht¹⁷⁷.

5.65. Op de relevantie van andere publiekrechtelijke wetgeving, zoals het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij werd hierboven reeds gewezen¹⁷⁸. In dat wetboek komen specifieke bepalingen over de kapitein voor, o.m. over zijn gezag aan boord (art. 5), zijn tucht- en strafprocesrechtelijke bevoegdheden (art. 71 e.v.), zijn eigen verantwoordelijkheden m.b.t. de gezagvoering en hulpverlening (inz. art. 62 e.v.) en de bescherming van zijn gezag tegen aantasting door de andere schepelingen (zie inz. art. 26 e.v.).

Merkwaardig is dat het Tucht- en Strafwetboek de overtreding van bepaalde artikelen van de Zeewet strafbaar stelt.

Artikel 59 bepaalt m.n.:

Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van vijftig frank tot vijfduizend frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft de kapitein die zich schuldig maakt aan overtreding van de artikelen 61, 63 en 64 van boek II van het Wetboek van Koophandel, 59, 61, 86, 87, 988 en 998 van het Burgerlijk Wetboek, 77 tot 81 van dit wetboek, alsmede van de bepalingen van de wetten en verordeningen betreffende de zeevaart, waaraan geen bijzondere sancties verbonden zijn.

Artikel 65 luidt:

De kapitein die zich met bedrieglijk opzet schuldig maakt aan een van de feiten opgenoemd in artikel 72 van boek II van het Wetboek van Koophandel of die, buiten het geval van artikel 73 van hetzelfde wetboek, het door hem te voeren schip verkoopt, wordt gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot vijf jaar en met geldboete van vijftig frank tot vijfhonderd frank of met een van die straffen alleen.

5.66. Steeds wat betreft het publiekrechtelijk zeerecht dient ook de aandacht te worden gevestigd op de Wet van 30 juli 1926 “tot instelling van eenen onderzoeksraad voor de scheepvaart”¹⁷⁹, die voorziet in de tuchtrechtelijke bestraffing van door de kapitein begane beroepsfouten.

5.67. De bevoegdheden van de kapitein als ambtenaar van de burgerlijke stand en i.v.m. het verlijden van zeetestamenten zijn geregeld in het Burgerlijk Wetboek (art. 59-60 en 86-87 resp. 988-998 en 1001).

¹⁷⁵ BS, 14 maart 1857.

¹⁷⁶ BS, 14 maart 1857.

¹⁷⁷ Mededeling van K. Dumeez van de FOD Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking, met dank aan A. Van Haute van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

¹⁷⁸ Zie *supra*, nr. 5.9.

¹⁷⁹ BS 30 juli 1926, zoals gewijzigd.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

5.68. De bepalingen van de Zeewet over de kapitein zijn uitermate gebrekkig en dienen grondig te worden herzien.

In de algemene kritiek hieronder wordt achtereenvolgens ingegaan op de volgende fundamentele knelpunten:

- de algehele veroudering van de relevante bepalingen van de Zeewet;
- de onlogische en verwarrende indeling van deze bepalingen;
- de ontstentenis van een wettelijke kwalificatie van de rechtspositie van de kapitein;
- het ontbreken van een heldere omschrijving van de bevoegdheden van de kapitein;
- het ontbreken van een wettelijke regeling m.b.t. de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein;
- het obsoleet karakter van de bepalingen m.b.t. scheepsdocumenten en formaliteiten;
- het ontbreken van een wettelijk statuut voor andere gezagvoerders dan kapiteins;
- de verwarring over de toepasselijkheid van de Zeewet op niet-Belgische schepen en het ontbreken van een IPR-regeling.

- ALGHEHELE VEROUDERING VAN DE BEPALINGEN VAN DE ZEEWET

5.69. Vooreerst dient te worden vastgesteld dat vele van de hier relevante bepalingen van de Zeewet erg verouderd zijn.

Om te beginnen gaan alle te onderzoeken wetsartikelen rechtstreeks terug op formuleringen uit de *Code de commerce* van 1807, de *Ordonnance de la marine* van 1681 en, in sommige gevallen, zelfs nog oudere teksten¹⁸⁰.

Op zich is het feit dat de wetgeving een eeuwenoude voorgeschiedenis heeft, uiteraard geen reden om ze te wijzigen.

Een eerste kennismaking met de bedoelde bepalingen maakt echter onmiddellijk duidelijk dat ze werden geredigeerd in een volledig andere context dan de huidige. De wetsbepalingen zijn toegesneden op de exploitatie van houten zeilschepen (zie bijv. art. 68, dat ook de hypothese behandelt dat de kapitein het schip zelf vervoert, die in de hedendaagse rechtsleer “inconceivable” wordt genoemd¹⁸¹), leggen een aanzienlijke verantwoordelijkheid op de kapitein die buiten de thuishaven, zonder communicatie met de reder, autonoom belangrijke beslissingen

¹⁸⁰ Rechtstreeks op de *Code* en/of de *Ordonnance* gaan terug de huidige artikelen 58 (overeenstemmend met art. 221 Cdc), 59 (art. 222 Cdc en art. 9 T. V, L. II Odml), 60 (art. 223 Cdc en art. 5 T. I, L. II Odml), 61 (art. 224 Cdc en art. 10 T. I, L. II Odml), 63 (art. 226 Cdc en art. 6 T. IX, L. III Odml), 64 (art. 227 Cdc en art. 13 T. I, L. II Odml), 65 (art. 228 Cdc), 66 (art. 229 Cdc en art. 12 T. I, L. II Odml), 67 (art. 230 Cdc), 68 (art. 232 Cdc en art. 17 T. I, L. II Odml), 69 (art. 233 Cdc en art. 8 T. I, L. II Odml), 70 (art. 234 Cdc en art. 19, T. I, L. II Odml), 71 (art. 235 Cdc en art. 30 T. I, L. II Odml), 72 (art. 236 Cdc en art. 20 T. I, L. II Odml), 73 (art. 237 Cdc en art. 19 T. I, L. II Odml), 74 (art. 238 Cdc en art. 21 T. I, L. II Odml), 75 (art. 239 Cdc en art. 28 T. I, L. II Odml), 76 (art. 240 Cdc en art. 28 T. I, L. II Odml), 77 (art. 241 Cdc en art. 26 T. I, L. II Odml), 78 (art. 242 Cdc en art. 4 T. X, L. I Odml), 79 (art. 243 Cdc en art. 5 T. X, L. I Odml), 80 (art. 244 Cdc), 81 (art. 245 Cdc; art. 6 T. X, L. I Odml), 82 (art. 246 Cdc), 83 (art. 247 Cdc en art. 7 en 8 T. X, L. I Odml) en 84 (art. 249 Cdc). Op de teksten die de *Ordonnance* inspireerden wordt hier niet verder ingegaan.

¹⁸¹ De Smet I, 95, nr. 78.

moet nemen (zie bijv. art. 70) en regelen de gedwongen terbeschikkingstelling door de schepelingen van hun laatste mondvoorraad (art. 84). Ook de suggestie dat de kapitein vóór het verlaten van het schip een formele scheepsraad houdt (art. 77) is eerder wereldvreemd¹⁸² (waarbij dan nog buiten beschouwing blijft dat de formulering van het corresponderende artikel van het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij niet goed op de desbetreffende bepaling van de Zeewet is afgestemd). De suggestie dat in de arbeidsovereenkomst afspraken worden gemaakt over de pacotille (art. 111) lijkt evenzo een reminiscentie aan het zeevaartbedrijf van vervlogen eeuwen¹⁸³.

In Frankrijk noteerde Colin reeds in 1901 dat alles of bijna alles over de kapitein in de *Code de commerce* over de kapitein “caduc et inopportun” was¹⁸⁴.

De hoofdrede waarom de bepalingen van de Zeewet over de kapitein verouderd zijn is dat ze werden opgesteld in een tijd waarin de functies van de kapitein fundamenteel anders werden opgevat. Sinds de Oudheid heeft de ontwikkeling van de rol en het rechtsstatuut van de kapitein diverse stadia doorlopen. De bepalingen van de *Code de commerce* reflecteren een etappe waarin de kapitein duidelijk de verantwoordelijkheid voor de navigatie droeg en bovendien bekleed was met commerciële beslissingsbevoegdheden, zonder evenwel nog op te treden als koopman die voor eigen rekening of voor die van een reder koopwaar verhandelt. Zijn handelsrol bestond er in wezen in rechtshandelingen te stellen als vertegenwoordiger van de reder (sluiting van bevrachtingsovereenkomsten, aanwerving van de bemanning, aangaan van leningen, opdracht geven tot herstelling van het schip, optreden in rechte bij betwistingen, ...). In de loop van de negentiende eeuw werd dit beeld in dubbel opzicht gewijzigd. Vooreerst leidde de ontwikkeling van de telegraaf en later van andere communicatieverbindingen ertoe dat de kapitein met de reder voortdurend in contact kon blijven en diens instructies kon vragen. Ten tweede leidde de opkomst van scheepsagenturen ertoe dat deze tussenpersonen de beslissingsbevoegdheid van de kapitein overnamen. Het nieuwe, hedendaagse beeld is dat van een kapitein die nog uitsluitend optreedt als navigatie-technicus. Zijn commerciële beslissingsbevoegdheden zijn blijven bestaan, maar zij worden nog slechts uitgeoefend in uitzonderlijke omstandigheden. In verschillende landen, waaronder Frankrijk, werd deze evolutie vertaald in de maritieme wetgeving¹⁸⁵. In België gebeurde dit vooralsnog niet.

In lijn met voorgaande vaststellingen schetste Baek aan het begin van de jaren 1980 het volgende beeld:

Was het handelsmandaat van de kapitein honderd jaar geleden nog absoluut en onvoorwaardelijk, dient toegegeven, dat hierin grondige wijzigingen gekomen zijn en dat de werkelijkheid op de bestaande wetgeving reeds heel ver vooruitgelopen is. Laden, lossen, stuwen, bunkeren, bevoorraden, aan- en afmonsteren van de bemanning gebeurt meer en meer zonder zijn daadwerkelijke tussenkomst of zelfs raadpleging. Alle lading-, passagier- en bemanningsdocumenten zijn hem reeds lang vooruitgelopen per telex. Zijn schip wordt hem grotendeels uit de hand genomen door gespecialiseerde technici die instaan voor onderhoud en herstelling. Telex, draadloze telefonie en telegrafie houden de rederij desgevallend minuut na minuut op de hoogte van alles wat er aan boord gebeurt.

¹⁸² Zie De Smet I, 104-105, nr. 81.

¹⁸³ Zie *infra*, nr. 5.186.

¹⁸⁴ Zie Tuja, 267.

¹⁸⁵ Zie de korte maar heldere schets in Rodière TGDM ILA, 496-499, nr. 380; vgl. o.m. Remond-Gouilloud, 134, nr. 210; Ripert I, 701-702, nr. 806; Tuja, 165 e.v. en 260 e.v.; Vialard, 174, nr. 196. Völlmar karakteriseerde de kapitein-oude stijl als “de beherende vennoot die voor zich en de mede-eigenaars van het schip in alle opzichten de leiding van de onderneming had” (Völlmar, 6, nr. 8); reeds in 1901 werd de kapitein beschouwd als een soort hogere werktuigkundige die even weinig autonomie bezit als de machinist van een trein (Tuja, 263-264 en de verwijzingen aldaar).

Het vrije beslissingsrecht, hoofdzakelijk bestanddeel van het handelsmandaat van de kapitein, wordt hierdoor ten eerste beperkt, hetgeen zijn belangrijkheid als mandataris van de reder in dezelfde mate inkrimpt, ware het niet dat de waarde van de zeeschepen zo ontzettend gestegen is, en deze nog steeds toevertrouwd zijn aan de navigatie- en zeemanskunde van de kapitein. Dat is dan ook heden ten dage zijn hoofdzakelijke opdracht geworden. Dat hij schip en lading kan hypothekeren, eetwaren inslaan of overboord werpen, de hulp van slepers of loodsen aanvaarden of weigeren, valt niet te betwisten, vermits de wet in deze gevallen voorziet, maar dit belet niet dat de rederij zich desaangaande meestal in zijn plaats stelt tenzij in geval van hoogdringendheid¹⁸⁶.

Dertig jaar later, na een verdere uitbouw van de communicatiemiddelen, is deze evolutie zeker niet tot staan gebracht, wel integendeel.

Een andere opvallende ontwikkeling sinds de initiële redactie van de bepalingen van de Zeewet was de invoering van paritair beheer en de opkomst van de syndicale macht¹⁸⁷.

Nadere inhoudelijke studie van de betrokken bepalingen van de Zeewet leert alleszins dat de menigvuldige gebreken die ze vertonen, voor het overgrote deel precies door hun veroudering te verklaren zijn. Vetustiteit kan m.a.w. worden gezien als de hoofdoorzaak van de onaangepastheid van de huidige Zeewet in dit verband. Dit zal verder blijken bij de bespreking van enkele inhoudelijke knelpunten hieronder.

- ONLOGISCHE EN VERWARRENDE INDELING VAN DE ZEEWET

5.70. De plaatsing en indeling van de bepalingen over de kapitein in de *Code de commerce* was wanordelijk¹⁸⁸. Ook de Belgische Zeewet roept in dit verband talrijke vragen op. Zo bevat het Hoofdstuk II van Titel II over de bemanning, meer bepaald de Afdeling 1 over de rechten en verplichtingen van de kapitein, bepalingen die van fundamenteel belang zijn i.v.m. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vervoerder (art. 59 en 66), en die men veeleer zou verwachten in de desbetreffende hoofdstukken. De Paragraaf 2 over het *cognossement*, inbegrepen de gehele regeling voortkomend uit de Regelen van Den Haag (art. 91), maakt eveneens deel uit van deze Afdeling 1. Zoals hieronder nog wordt besproken, is de persoonlijke aansprakelijkheid van de schepelingen dan weer niet in het Hoofdstuk II over de bemanning geregeld, maar in Hoofdstuk I over de scheepseigenaars (art. 46, § 4)¹⁸⁹.

Libert stelde dat de “heterocliete systematiek” van Hoofdstuk II van Titel II van de Zeewet vanuit legistiek oogpunt “bezwaarlijk verdedigbaar is, minstens bevreemdend voorkomt”¹⁹⁰. Ook oudere rechtsleer plaatste al vraagtekens bij de structuur, bijv. bij de plaats waarop het artikel 66 over de aansprakelijkheid i.v.m. deklading in het wetboek is terechtgekomen¹⁹¹.

5.71. Bij nader toezien blijkt dat de huidige structuur in de Zeewet 1879 doelbewust werd ingevoerd. In de huidige § 1 van Afdeling 1 met het opschrift “Rechten en verplichtingen van de kapitein” is Titel IV van de *Code de commerce* hernomen, terwijl in § 2 getiteld “Het *cognossement*” Titel VII van de *Code* is geïntegreerd. De wetgever was er zich van bewust dat de artikelen over het *cognossement* ook hadden kunnen worden ingepast in de Titel over de

¹⁸⁶ Baek, J., “Het statuut van de Belgische koopvaardijkapitein als mandataris en werknemer”, *Mededelingen Marine Academie*, XXVI, 1980-1981-1982, (129), 132.

¹⁸⁷ Baek, J., “Het statuut van de Belgische koopvaardijkapitein”, *o.c.*, 129.

¹⁸⁸ Tuja, 95-96.

¹⁸⁹ Zie reeds Blauwboek 1, 199-202, nrs. 1.247-1.248.

¹⁹⁰ Libert, H., “De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij”, *RW* 1985-86, (2667), 2678, nr. 12.

¹⁹¹ Hennebicq II.I, 332, nr. 311.

bevrachtingovereenkomsten, maar wenste deze laatste niet te overladen en paste ze dan maar in de Titel over de scheepseigenaar en de bemanning in¹⁹². De door de wetgever van 1879 opgegeven verantwoording van de gekozen indelingswijze is alleszins weinig overtuigend. Haar gebrekkigheid is door de latere integratie in de Paragraaf over het cognossement van de Regelen van Den Haag alleen maar sterker in het oog gaan springen.

- ONTSTENTENIS VAN EEN WETTELIJKE KWALIFICATIE VAN DE RECHTSPOSITIE
VAN DE KAPITEIN

5.72. In oudere Belgische rechtsleer werd druk van gedachten gewisseld over de juridische kwalificatie van de rechtspositie van de kapitein tegenover de reder.

Jacobs, Hennebicq en Smeesters en Winkelmolen en tal van andere auteurs opteerden voor de kwalificatie als contract *sui generis*, dat verwantschap vertoont met zowel lastgeving als huur van diensten, maar met geen van deze contractsvormen kan worden gelijkgesteld¹⁹³. De *sui generis*-kwalificatie werd echter nooit vastgelegd in een wettekst.

De klassieke Belgische inschatting ligt in de lijn van de Franse rechtsleer, die vóór de zeerechthervorming van de jaren zestig van de vorige eeuw opteerde voor een vermenging van huur van diensten en lastgeving, met dien verstande dat auteurs als Ripert insisterden op de onmogelijkheid om de hoedanigheid van de kapitein te forceren in een civielrechtelijk keurslijf, op het wettelijke karakter van zijn vertegenwoordigingsbevoegdheid en op de onafhankelijkheid die de wetgever hem in het algemeen belang waarborgt¹⁹⁴.

N.a.v. een wijziging van de Zeewet stelde de Belgische wetgever in 1854 en 1855:

*Le commandant d'un navire de commerce ne peut pas être considéré comme un mandataire ordinaire; les relations entre l'armateur et le capitaine ne peuvent être assimilées d'une manière absolue au contrat civil; le capitaine est un mandataire obligé, imposé même, puisqu'il n'est pas loisible à un propriétaire de commander son propre navire s'il n'est diplômé*¹⁹⁵.

In België verklaarde S. Fredericq in dezelfde zin dat de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein geen eenvoudige toepassing is van de regels betreffende de lastgeving, en dat de kapitein eerder moet worden beschouwd als een wettelijke vertegenwoordiger van het schip of het zeevermogen¹⁹⁶. In dat verband werd ook gesteld dat een kapitein, anders dan een gemeenrechtelijke lasthebber, in eigen naam optreedt¹⁹⁷. Wat er ook van zij, de hoedanigheid van de kapitein als wettelijke lasthebber werd evenmin *expressis verbis* in de wet bevestigd¹⁹⁸.

De Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 verklaarde een aantal bepalingen van die wet uitdrukkelijk toepasselijk op de kapitein (art. 98), waarmee hij de kwalificatie als werknemer

¹⁹² *Parl.St.*, Kamer, 1874-75, nr. 237, 2.

¹⁹³ Jacobs I, 131, nr. 107; Hennebicq II.I, 276-278, nrs. 251-252; Smeesters-Winkelmolen I, 263, nr. 167; vgl. Baek, J., "Het statuut van de Belgische koopvaardijkapitein", 132 en 149; Collard, 112; recenter Putzeys, 57, nrs. 64-65 (mandaat én arbeidsovereenkomst).

¹⁹⁴ Zie Ripert I, 702-704, nrs. 807-809.

¹⁹⁵ *Parl.Hand.*, Senaat, 25 maart 1855, 247; vgl. reeds *Parl.St.*, Kamer, 1854-55, nr. 14, 4:

les relations entre l'armateur et le capitaine ne peuvent être assimilées d'une manière absolue au contrat civil.

¹⁹⁶ Fredericq, S., "La représentation en justice de l'armement par le capitaine", noot onder Cass. 5 april 1963, *RCJB* 1963, (408), 411, nr. 5 en 416, nr. 14; vgl. W.G., noot onder Cass. 5 april 1963, *Pas.* 1963, I, (856), 856.

¹⁹⁷ van Doosselaere, G., *De la responsabilité des propriétaires de navires*, Brussel, Larcier, 1910, 105-106, nr. 18.

¹⁹⁸ De Smet I, 87, nr. 74.

verbonden door een arbeidsovereenkomst principieel bevestigde¹⁹⁹, maar bepaalde ook dat de zeevaartoverheid niet “tussenbeide” komt “in de overeenkomsten tussen de reder en de kapitein gesloten omtrent de handelsfuncties van laatstgenoemde” (art. 97). Uit de parlementaire voorbereiding van de Wet van 1928 blijkt dat ook de wetgever, hoewel hij dit niet expliciet in de wettekst vertaalde, andermaal uitging van een overeenkomst *sui generis* “welke de zeegebruiken door de eeuwen heen hebben opgebouwd”, en dat de handelsbevoegdheden van de kapitein krachtens de lastgeving van de reder, buiten de wet vielen²⁰⁰. De vermelde wetsbepaling over de handelsfuncties van de kapitein lijkt geïnspireerd te zijn geweest door het Franse recht en beoogde m.b.t. deze functies de contractvrijheid te bevestigen²⁰¹.

Tot in de zeventiger jaren van de vorige eeuw is bepaalde rechtsleer zich tegen de kwalificatie als arbeidsovereenkomst blijven verzetten, omdat in hoofde van de kapitein de vereiste ondergeschiktheid zou ontbreken. Een kapitein is er in bepaalde gevallen, vooral wanneer de veiligheid op het spel staat, op straffe van persoonlijke aansprakelijkheid zelfs toe verplicht tegen de onderrichtingen van zijn reder in te gaan²⁰².

Libert kante zich van zijn kant tegen de terminologie “wettelijk mandaat” in de mate dat die moest dienen om de taken van openbaar gezag van de kapitein aan te duiden, en stelde dat de *sui generis*-oplossing onbevredigend is in de mate dat ze de taak van de kapitein als wettelijke vertegenwoordiger van het openbaar gezag onderbelicht. Volgens hem is de kapitein een driepolige, gemengd privaats- en publiekrechtelijke rechtsfiguur, waarin een arbeidsovereenkomst, een lastgeving en openbaar-gezagbevoegdheden samenkomen²⁰³, met dien verstande dat de arbeidsovereenkomst de lastgeving gestaag is gaan domineren²⁰⁴. In de rechtspraak werd in dezelfde zin geoordeeld dat de *sui generis*-optie meer en meer wordt verlaten ten gunste van de arbeidsovereenkomst-kwalificatie²⁰⁵.

De nevenvraag of de kapitein, wanneer hij optreedt in het belang van de ladingeigenaars, optreedt als hun mandataris, als zaakwaarnemer of eenvoudig als uitvoerder van een wettelijke verplichting, werd in de Belgische rechtspraak en rechtsleer niet grondig uitgewerkt²⁰⁶; ook in Frankrijk bleef deze kwestie overigens lang een bron van controverse²⁰⁷.

Het is alleszins bevreemdend dat de Zeewet en de opeenvolgende scheepsarbeidsovereenkomstenwetten allerhande detailkwesties regelen maar nooit een ondubbelzinnig antwoord hebben gegeven op de basisvragen naar de juridische kwalificatie van de rechtspositie van de kapitein en naar de toepasselijkheid van het gemeen recht inzake lastgeving, zoals het in het Burgerlijk Wetboek geregeld is. Hierboven werd overigens een analoge vaststelling gemaakt m.b.t. de toepasselijkheid op de zeevaart, de zeevisserij en de binnenvaart van de algemene Arbeidsovereenkomstenwet 1978²⁰⁸. Ingevolge de weglating in de nieuwe

¹⁹⁹ Libert, H., “De scheepskapitein. Zijn rechtsstatuut vanuit het arbeidsrecht benaderd”, *JTT* 1984, (373), 374, nr. 5; Libert, H., “De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij”, *RW* 1985-86, (2667), 2684, nr. 15.

²⁰⁰ Zie *Parl. St.*, Senaat, 1925-26, nr. 236, 16.

²⁰¹ Zie Ripert I, 702, nr. 807 en 711, nr. 817.

²⁰² J.G., noot onder Arbrb. Antwerpen, 25 april 1975, *RW* 1975-76, (1901), 1902.

²⁰³ Libert, H., “De scheepskapitein. Zijn rechtsstatuut vanuit het arbeidsrecht benaderd”, *JTT* 1984, (373), 373-374, nr. 2.

²⁰⁴ *Ibid.*, 375, nr. 5; zie ook Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij*, Brussel, Larcier, 2001, 32-33, nr. 28.

²⁰⁵ Arbhh. Antwerpen, 8 november 1984, *JTT* 1985, 190, met noot X.; vgl. Arbrb. Antwerpen, 25 april 1975, *RW* 1975-76, 1896, met noot J.G.

²⁰⁶ Wat rechtspraak betreft, zie bijv. Cass. 27 november 1884, *Pas.* 1885, I, 16; Kh. Antwerpen, 27 juni 1884, *JPA* 1884, 313 (binnenvaart); zie voorts o.m. Hennebicq II.I, 281, nr. 256 en 282-284, nrs. 258-259.

²⁰⁷ Zie *infra*, nr. 5.142.

²⁰⁸ Zie *supra*, nr. 5.14.

Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 van specifieke bepalingen over de kapitein, werd de onduidelijkheid rond diens juridische hoedanigheid op zijn minst bestendigd, zoniet nog vergroot. Het is aangewezen dat het Belgisch Scheepvaartwetboek rond de juridische hoedanigheid van de kapitein opheldering brengt.

- ONTBREKEN VAN EEN HELDERE OMSCHRIJVING VAN DE BEVOEGDHEDEN VAN DE KAPITEIN

5.73. Zoals hierboven gebleken²⁰⁹ bevat de Zeewet een hele reeks eerder casuïstisch uitgewerkte bepalingen over de beslissingsbevoegdheden van de kapitein als lasthebber van de reder.

Na zijn analyse van deze bepalingen besloot Libert:

Het is [...] zeer de vraag in hoeverre vandaag de dag bovenvermelde regels, behalve misschien – en dan nog – die betreffende de averij-grosse, nog van praktische toepassing zijn, gezien de zeer vlotte en vlugge communicatiemogelijkheden tussen rederij en schip, waar dit zich ook bevindt. Anderzijds heeft de praktijk uitgewezen dat de rederijen in alle havens agenten of vertegenwoordigers hebben, zodat zeer dikwijls moeilijk kan worden gesteld dat de reder niet tegenwoordig of vertegenwoordigd is²¹⁰.

De desbetreffende wettelijke bepalingen zijn m.a.w. voorbijgestreefd door de realiteit van het hedendaagse scheepvaartbedrijf.

Reeds Ripert stelde vast dat inz. de in de *Code de commerce* ruim beschreven bevoegdheid van de kapitein om financieringen aan te gaan, in de praktijk niet meer werd aangewend²¹¹. Belgische rechtsleer beaamde het obsoleet karakter van de wetbepalingen over de bevoegdheid van de kapitein om geld op te nemen onder verband van de lading en om over te gaan tot verkoop van het onzeewaardig geworden schip (art. 70 en 73 van de Zeewet)²¹². Ook de in de Zeewet (art. 71) bepaalde verplichting van de kapitein om vóór zijn terugvaart uit een buitenlandse haven aan de eigenaars een gedetailleerde rekening te zenden staat volledig buiten de hedendaagse realiteit²¹³.

Los van de wettelijke lasthebbersbevoegdheden, is bijv. ook de bepaling die de kapitein machtigt om, indien er gedurende de reis gebrek aan levensmiddelen ontstaat, en na zich met de voornaamste schepelingen te hebben beraden, opvarenden die nog eigen mondvoorraad hebben, te dwingen deze tegen betaling van de waarde beschikbaar te stellen voor allen (art. 84) wezenlijk verouderd. In Frankrijk werd deze regel in de jaren zestig van de vorige eeuw afgeschaft omdat hij niet meer beantwoordt aan redelijkerwijze voorzienbare omstandigheden; hierbij wordt echter aangetekend dat de kapitein ook zonder wettekst in noodgevallen tot dergelijke opëising bevoegd blijft²¹⁴.

Uit hieronder besproken buitenlandse voorbeelden²¹⁵ blijkt dat het wenselijk en ook mogelijk is om, weliswaar met het oog op eerder uitzonderlijke omstandigheden, de autonome beslissingsbevoegdheden van de kapitein in de wetgeving te behouden, maar ook dat het

²⁰⁹ Zie *supra*, nr. 5.62.

²¹⁰ Libert, H., “De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij”, *RW* 1985-86, (2667), 2680, nr. 12.

²¹¹ Ripert I, 714, nr. 825.

²¹² De Smet I, 94-95, nr. 78.

²¹³ Vgl. De Smet I, 103, nr. 81.

²¹⁴ Rodière TGDM ILA, 520, nr. 394.

²¹⁵ Zie inz. *infra*, nrs. 5.146, 5.152, 5.159, 5.166 en 5.167.

helderder is om deze bevoegdheden op een abstracte wijze te omschrijven, zonder allerhande anekdotische distinguo's zoals in de huidige Zeewet²¹⁶.

5.74. Bij de voorbereiding van de Zeewet van 1879 heeft België ervoor geopteerd om de in de *Code de commerce* (inz. art. 223 en 232) vertolkte regel luidens welke de kapitein, wanneer hij zich in de verblijfplaats van de scheepseigenaars bevindt, met hen moet overeenkomen over het aanwerven van schepelingen en het laten uitvoeren van herstellingswerken, te verruimen tot alle gevallen waarin de scheepseigenaars zich ter plaatse bevinden (inz. art. 60 en 68 Zeewet)²¹⁷. Dit illustreert goed dat de Belgische wetgever zich reeds bij de redactie van de huidige Zeewet van de feitelijke inschrompeling van de autonome beslissingsbevoegdheid van de kapitein bewust was.

Heden ten dage is een geografisch criterium i.v.m. de plaats waar de kapitein en de scheepseigenaar zich bevinden, niet meer dienstig. De mogelijkheid van feitelijke communicatie tussen beiden is relevanter. Hiermee dient bij de redactie van de desbetreffende nieuwe wetbepaling rekening te worden gehouden.

5.75. Het huidige Belgische recht is onduidelijk over de vraag of de reder de wettelijke bevoegdheden van de kapitein kan uitbreiden en/of beperken, m.a.w. of de wettelijke regeling van aanvullend recht is, dan wel van dwingend recht of zelfs van openbare orde.

Omdat de lasthebbersbevoegdheden van de kapitein voortvloeien uit de wet zelf, schreef Libert dat de reder de inhoud van het mandaat niet kan beperken en tegenover derden zal gebonden zijn door de door de kapitein aangegane verbintenissen²¹⁸. Deze opvatting lijkt moeilijk te verenigen met de al vermelde, in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 gehuldigde zienswijze dat over de commerciële vertegenwoordigingsbevoegdheid contractvrijheid geldt²¹⁹. In geen geval heeft de reder de macht om de wettelijke bevoegdheden van de kapitein *als gezagvoerder* te beperken²²⁰. De onduidelijkheid in de rechtsleer rond deze aspecten wettigt alleszins een wetgevende precisering.

5.76. De Zeewet bewaart het stilzwijgen omtrent de rechtsgevolgen van rechtshandelingen die door de kapitein werden gesteld met overschrijding van zijn vertegenwoordigingsbevoegdheid. Er is nood aan een bescherming van de derde die erop moet kunnen vertrouwen dat de kapitein voor bepaalde handelingen bevoegd dan wel onbevoegd is. Dergelijke regeling komt voor in diverse buitenlandse wetgevingen zoals de Duitse²²¹, de Nederlandse²²² en de Zwitserse²²³.

5.77. De Zeewet gaat niet in op de bevoegdheid van de kapitein om een aantal specifieke rechtshandelingen te stellen.

²¹⁶ Op te merken valt dat de *Ordonnance de la marine* i.v.m. de financieringsbevoegdheden in ruimere bewoordingen was gesteld dat de *Code de commerce* (vgl. art. 234 Cdc en art. 19 T. I, L. II Odln en zie daarover Ripert I, 715, nr. 825, vn. 3).

²¹⁷ Zie o.m. *Parl.St.*, Senaat, 1878-79, nr. 66, 5-6; zie Ripert I, 713, nr. 819; vgl. art. 68 Zeewet en art. 232 Cdc.

²¹⁸ Libert, H., "De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij", *RW* 1985-86, (2667), 2678, nr. 12.

²¹⁹ Zie *supra*, nr. 5.72.

²²⁰ In die zin bijv. Putzeys, 55, nr. 61; vgl. in dezelfde zin De Smet I, 88, nr. 74.

²²¹ Zie *infra*, nrs. 5.138 en 5.146.

²²² Zie *infra*, nr. 5.159.

²²³ Zie *infra*, nr. 5.166.

In principe is de kapitein zonder bijzondere (en uitdrukkelijke)²²⁴ lastgeving niet bevoegd om voor rekening van de reder een dading te sluiten²²⁵. Er werd echter geopperd dat de kapitein wél een dading kan sluiten in zaken waaromtrent hij bevoegdelijk een rechtsprocedure voert²²⁶.

Om een arbitragecompromis te sluiten heeft de kapitein volgens de rechtsleer hoe dan ook een bijzondere lastgeving nodig²²⁷.

Wettelijke verduidelijking ware ook in deze kwesties nuttig.

5.78. Wat de bevoegdheid van de kapitein als vertegenwoordiger van het openbaar gezag betreft – een materie die nader zal worden onderzocht in het raam van de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht – kan hier reeds worden genoteerd dat Belgische kapiteins geen huwelijken kunnen voltrekken. In de meeste andere onderzochte landen is dit evenmin mogelijk.

Voor reguliere huwelijksceremonies op zee bestaat in de cruisesector wereldwijd een groeiende interesse. Zoals hieronder zal blijken, machtigt de wetgeving van o.m. de Bermudas, Engeland, Italië, Japan, Malta, de Marshall-eilanden en de Verenigde Staten de kapiteins van schepen onder hun vlag om, weliswaar onder uiteenlopende voorwaarden, huwelijken te voltrekken.

In dit licht wordt voorgesteld om de invoering van een analoge regeling in België verder te onderzoeken n.a.v. de codificatie van de publiekrechtelijke regelgeving. Hierbij zal rekening moeten worden gehouden met de heden ten dage beperkte rol van de Belgische vlag in de cruisesector en met de wenselijkheid om de competitiviteit van de Belgische cruishavens te versterken. In het privaatrechtelijke deel van het Belgisch Scheepvaartwetboek dienen ter zake echter geen bepalingen te worden opgenomen.

5.79. Aangezien de publiekrechtelijke bevoegdheden van de kapitein voortvloeien uit de wet, kunnen zij ook nog worden uitgeoefend nadat de reder is overleden of failliet is gegaan²²⁸. In de rechtsleer is gesuggereerd dat deze regel, in afwijking van het gemeen recht inzake lastgeving (art. 2003 B.W.), ook geldt wat betreft de vertegenwoordiging van de reder²²⁹. De wetgeving verschaft ook over deze aspecten geen duidelijkheid.

5.80. Ten slotte bevat de Zeewet geen IPR-regeling. In de rechtsleer werd categoriek gesteld dat de wettelijke bevoegdheden van de kapitein worden bepaald door de wet van de vlagstaat²³⁰. Hieronder zal echter blijken dat omtrent enkele kwesties, zoals de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid²³¹ en de verplichting om een scheepsverklaring af te leggen²³², enige rechtsonzekerheid bestaat²³³.

²²⁴ Een bijzonder mandaat is een mandaat voor een bepaalde zaak. Een uitdrukkelijk mandaat is een mandaat waardoor de lasthebber uitdrukkelijk de bevoegdheid wordt verleend om bepaalde daden van beschikking te stellen.

²²⁵ Zie Smeesters-Winkelmolen I, 268, nr. 169; Tillemans LG, 151, nr. 300.

²²⁶ Zie Fredericq, S., "La représentation en justice de l'armement par le capitaine", noot onder Cass. 5 april 1963, *RCJB* 1965, (408), 422, nr. 23.

²²⁷ Fredericq, S., "La représentation en justice de l'armement par le capitaine", noot onder Cass. 5 april 1963, *RCJB* 1965, (408), 422, nr. 23; Smeesters-Winkelmolen I, 268, nr. 169.

²²⁸ In die zin o.m. Den Haerynck, W., "Belgium", in *IEL Transport Law* (Jan. 1994), 74, nr. 118; De Smet I, 88, nr. 74.

²²⁹ Zie Smeesters-Winkelmolen I, 265, nr. 168.

²³⁰ Zie inz. Smeesters-Winkelmolen I, 269, nr. 170.

²³¹ Zie *infra*, nr. 5.92.

²³² Zie *infra*, nr. 5.111.

²³³ Over de IPR-aspecten, zie nader *infra*, nr. 5.131.

- ONTBREKEN VAN EEN WETTELIJKE REGELING M.B.T. DE GERECHTELIJKE
VERTEGENWOORDIGINGSBEVOEGDHEID VAN DE KAPITEIN

5.81. De vraag of en zo ja, in welke mate de kapitein kan optreden als procesrechtelijke vertegenwoordiger van de scheepseigenaar of de reder, is van groot belang voor de rechtspraktijk.

In dit verband moet een onderscheid worden gemaakt tussen twee aspecten: de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein op zich, en de meer specifieke kwestie van de geldigheid van betekenissen aan de kapitein, of andere bemanningsleden, aan boord van het schip.

5.82. De Zeewet bevat geen algemene bepaling over de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein. Ook de *Ordonnance de la marine* en de *Code de commerce* bevatten dergelijke regel niet²³⁴.

Specifiek wat betreft aanvaring heeft de Belgische wetgever in 1879²³⁵, naar Frans voorbeeld²³⁶, bepalingen in de Zeewet ingevoerd i.v.m. de procesvoering in aanvaringszaken, die in 1911 werden aangepast aan het Aanvaringsverdrag 1910²³⁷.

De bedoelde bepalingen van de Zeewet luiden thans:

Artikel 253

*De vordering op het aanvarend schip wordt ingesteld tegen de kapitein of de eigenaars.
[...]*

Artikel 254

De kapitein of de eigenaar van het aangevaren schip kan optreden voor rekening van de bemanning, van de derden-afzenders, van de reizigers en van alle andere partijen die door de aanvaring schade hebben geleden.

De rechtsvordering door de kapitein of de eigenaar ingesteld wegens schade aan het schip, houdt het recht van de andere belanghebbenden in stand.

Laatstaangehaalde bepaling werd in het Kamerverslag verantwoord als volgt:

Eene overlevering, zoo oud als het zeerecht en gegrond op onbetwistbare noodwendigheden van practischen aard, wijkt af, ten bate van de zeezaken, van den regel, dat niemand door een procureur pleiten mag. In de bedoeling van den wetgever van 1879 lag het, dit gebruik door de wet te bekrachtigen; de gebruikte bewoordingen hebben echter aanleiding gegeven tot geschillen. Vermits de wetgevende macht in de Belgische wet een nieuwen titel op de aanvaring gaat opnemen, is het wenschelijk dat deze geschillen worden opgelost. De eischen betreffende zeezaken, inzonderheid de zaken betreffende aanvaring, moeten zonder verwijl worden ingeleid; het onderzoek naar de schade die door de herstellingen gaat onzichtbaar worden, het verhoor der getuigen die zich in verre gewesten gaan verspreiden, zijn hoofdzakelijke gegevens om de waarheid te doen blijken. Het moderne handeldrijven en het voortdurend gebruik van cognossementen aan order laten echter weinig toe, dadelijk vast te stellen waar zich bevinden diegenen, welke werkelijk belang hebben in de lading, wanneer het er om te doen is eene rechtsvordering in te stellen. Onder deze

²³⁴ Zie Fredericq, S., "La représentation en justice de l'armement par le capitaine", noot onder Cass. 5 april 1963, RCJB 1965, (408), 410, nr. 3 en de verwijzingen aldaar; Tuja, 79 en 293 e.v.; zie wel art. 435 van de *Code de commerce*

²³⁵ Zie art. 230-231 Zeewet 1879. Voor commentaar, zie Jacobs II, 592-595, nrs. 951-952.

²³⁶ Zie *Parl.St.*, Kamer, 1874-75, nr. 238, 44.

²³⁷ Het huidige art. 254 Zeewet werd vastgesteld bij W. 12 augustus 1911 (*BS*, 23 augustus 1911), waardoor de Zeewet werd aangepast aan het Aanvaringsverdrag 1910.

omstandigheden is het natuurlijk dat de gezagvoerder optreedt voor rekening van al de belanghebbenden. Uit dien toestand kan geen enkel bezwaar voortspruiten. Vooreerst hebben de belanghebbenden zelf altijd het recht, tusschenbeide te komen. De kapitein leent slechts zijn naam. Nu, het is een vast beginsel dat, wanneer een naamleener optreedt, de ware lastgever altijd zelf in rechten optreden kan. De verweerder heeft overigens het correlatief recht, te eischen in den loop van het geding dat een afschrift der opdracht vanwege de belanghebbenden, voor welke de kapitein optreedt, worde overgelegd, opdat hij zich het voordeel van het genijdsde verzekere, en zelfs te eischen dat zij in de zaak worden betrokken. Het is echter noodig dat, op het oogenblik der aanvaring, de eisch voor rekening van iedereen kunne ingesteld worden door den ter plaatse zijnde gezagvoerder of door zijn bevrachter²³⁸.

Uit deze toelichting blijkt dat de Belgische wetgever de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein vanzelfsprekend achtte, en dat artikel 254 van de Zeewet er maar een specifieke toepassing van vormt.

Voorts blijkt uit de aangehaalde passage duidelijk dat de wetgever in het optreden van de kapitein voor rekening van de bemanning, de ladingbelanghebbenden, de passagiers en andere schadelijders bij aanvaring een naamlening zag.

Zonder dat het aangehaalde parlementaire stuk – dat weliswaar vooral het optreden door de kapitein voor andere partijen dan de scheepseigenaar betreft – bij die gelegenheid werd opgemerkt, heeft ook S. Fredericq een vergelijking van de gerechtelijke vertegenwoordiging door de kapitein met het naamleningprocédé gemaakt. Volgens hem zou het verschil hierin liggen, dat naamlening berust op een overeenkomst, terwijl de kapitein optreedt op grond van een zeerechtelijk gebruik, en dat de naamleener zich, anders dan de kapitein, ook persoonlijk verbindt. De gelijkenis is dat de kapitein en de naamleener beide bevoegd zijn om zelf op te treden naast de reder, terwijl bij een gemeenrechtelijke vertegenwoordiging ofwel de vertegenwoordiger ofwel de vertegenwoordigde moet ageren. Het feit dat de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein niet volledig kan worden ingepast in het gemeenrechtelijke kader was voor Fredericq een bewijs van het “particularisme” van het zeerecht²³⁹.

Volgens de hedendaagse opvatting is een naamleningsovereenkomst

een overeenkomst waarbij een persoon (de naamleener) zich om niet of tegen een bezoldiging ertoe verbindt om in eigen naam, maar voor rekening van een ander persoon (opdrachtgever), één of meer rechtshandelingen te stellen²⁴⁰.

De naamlening wordt heden beschouwd als een lastgevingsovereenkomst zonder vertegenwoordiging, waarop alle regels van de lastgevingsovereenkomst van toepassing zijn, met uitzondering van de regels die de vertegenwoordiging regelen²⁴¹. Naamlening veronderstelt dat de medecontractant niet op de hoogte is van de naamleningsovereenkomst en dus van het feit dat de agerende partij voor iemand anders optreedt²⁴². Wanneer een lasthebber in persoonlijke naam handelt of zonder uitdrukkelijk of stilzwijgend zijn hoedanigheid van vertegenwoordiger van een

²³⁸ *Parl.St.*, Kamer, 1910-11, nr. 192, 2-3.

²³⁹ Fredericq, S., “La représentation en justice de l'armement par le capitaine”, noot onder Cass. 5 april 1963, *RCJB* 1965, (408), 415-416, nr. 12.

²⁴⁰ Tilleman LG, 4, nr. 5 en de verwijzingen aldaar; zie meer uitvoerig Samoy, I., *Middellijke vertegenwoordiging*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2005, 121-188, nrs. 163-282; vgl. voorts Cass. 15 januari 1982, *AC* 1981-82, 619, *JT* 1983, 412, *Pas.* 1982, I, 602, *RHA*, 1981-82, 203, *RW* 1982-83, 2250:

Overwegende dat bij de overeenkomst van naamlening iemand in eigen naam voor rekening van een ten aanzien van derden niet genoemde lastgever een rechtshandeling verricht.

²⁴¹ Zie Tilleman LG, 8, nr. 8; Wéry, 111, nr. 54.

²⁴² Zie o.m. Tilleman LG, 9, nr. 11; Wéry, 111, nr. 54.

welbepaalde lastgever te vermelden, is hij persoonlijk verbonden²⁴³. Naamlening wordt wel een getypeerd als een “geheim mandaat”, een mandaat tussen de partijen dat tegenover derden niet “uitlekt”²⁴⁴.

Broeckx klasseert het optreden van de kapitein terecht niet onder de gevallen van occulte vertegenwoordiging op basis van een naamlening, waarbij de lasthebber per definitie immers optreedt voor rekening van een lastgever zonder van zijn hoedanigheid melding te maken. In het geval van de kapitein gaat het om een op het zeerecht gestoelde lastgeving waarbij de lasthebber, op voorwaarde dat hij zijn hoedanigheid van lasthebber vermeldt, *qualitate qua* kan optreden zonder vermelding van de identiteit van de lastgever²⁴⁵.

Ook Samoy catalogeert het gerechtelijke optreden van de kapitein niet als een naamlening, maar als een op een zeerechtelijke gewoonte gestoelde *openlijke* vertegenwoordiging, waarbij de identiteit van de vertegenwoordigde weliswaar niet wordt bekendgemaakt²⁴⁶. Ook zij erkent dat artikel 253 van de Zeewet maar een toepassing is van een algemene gewoonterechtelijke regel die eigen is aan het zeerecht en afwijkt van de regel *nul ne plaide par procureur*. De kapitein kan in rechte optreden zonder de naam en de hoedanigheid van de vertegenwoordigde te moeten aanduiden en de schuldeisers van de reder kunnen ermee volstaan de kapitein te laten veroordelen en het vonnis vervolgens te laten uitvoeren tegen de kapitein of tegen de reder²⁴⁷.

In dit licht lijkt het niet opportuun om de materie in de context van het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek te benaderen vanuit het gemeenrechtelijke naamleningperspectief. Het optreden in rechte van de kapitein berust op een zeerechtelijke gewoonte die bij wet kan worden bevestigd, verankerd en verduidelijkt, en heeft niets te maken met een werkelijke of fictieve, met de scheepseigenaar of de reder gesloten naamlening- of lastgevingsovereenkomst.

Voorts dient de wet expliciet de aan het gerechtelijke optreden van de kapitein inherente, en ook in het Belgische zeerecht algemeen aanvaarde regel te bekrachtigen dat de gevolgen van de actieve of passieve gerechtelijke actie worden toegerekend aan de scheepseigenaar of de reder²⁴⁸. In dit raam moet de wet alleen de eis stellen dat de kapitein op een of andere wijze duidelijk maakt als kapitein te zijn opgetreden.

5.83. Titel XXV van het oude Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering betreffende de rechtspleging voor de rechtbanken van koophandel bevatte de volgende bijzondere bepalingen i.v.m. maritieme zaken:

Article 418

Dans les affaires maritimes où il existe des parties non domiciliées, et dans celles où il s'agit d'agès, victuailles, équipages et radoubs de vaisseaux prêts à mettre à la voile, et autres matières urgentes et provisoires, l'assignation de jour à jour, ou d'heure à heure, pourra être donnée sans ordonnance, et le défaut pourra être jugé sur-le-champ.

Article 419

Toutes assignations données à bord à la personne assignée seront valables.

²⁴³ Zie o.m. Tilleman LG, 271, nr. 493 en 273, nr. 495.

²⁴⁴ Dekkers-Verbeke, 775, nr. 1392.

²⁴⁵ Broeckx, K., “Vertegenwoordiging in rechte en naamlening in het geding”, RW 1994-95, 248-253, inz. 250, nr. 21.

²⁴⁶ Samoy, I., *Middellijke vertegenwoordiging*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2005, 61, nr. 76 en ook 706, nr. 1128.

²⁴⁷ Samoy, I., *Middellijke vertegenwoordiging*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2005, 362-363, nr. 550, en inz. ook vn. 1148.

²⁴⁸ Zie daaromtrent voorts o.m. Van Ryn-Heenen IV, 599, nr. 738; W.G., noot onder Cass. 5 april 1963, *Pas.* 1963, I, (856), 856.

Eerstgenoemde regel betreffende de dagvaarding van dag tot dag of van uur tot uur werd in het Gerechtelijk Wetboek hernomen in artikel 1037, dat echter alleen geldt voor korte gedingen.

Uit de tweede regel, die de geldigheid van dagvaardingen aan de persoon aan boord bevestigt, werd door Smeesters en Winkelmolen²⁴⁹ en De Smet²⁵⁰ afgeleid dat de kapitein aan boord een wettelijke woonplaats heeft. Anders auteurs betwistten dit, omdat de wetsbepaling het alleen heeft over de geldigheid van betekeningen²⁵¹. Wat er ook van zij, de bepaling werd niet in het Gerechtelijk Wetboek hernomen. De reden zou zijn dat zij overbodig werd geacht in het licht van de algemene regel van artikel 33, tweede lid Ger.W., dat bepaalt dat de betekening aan de persoon van de geadresseerde kan worden gedaan op iedere plaats waar de gerechtsdeurwaarder hem aantreft²⁵².

5.84. Te vermelden valt dat de Wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het hoger bod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en binnenschepen²⁵³ tot heden voorziet in de betekening aan de kapitein van het bevelschrift tot inbezitstelling van het pand (art. 26). M.b.t. scheepsbeslag bepaalt het Gerechtelijk Wetboek dat aan de kapitein een afschrift van het exploit van bewarend beslag wordt gelaten (art. 1471 Ger.W.) en een bevel voorafgaand aan uitvoerend beslag wordt betekend (art. 1547).

5.85. Voor een goed begrip van de problematiek is het nuttig al de relevante algemene bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek in herinnering te brengen:

Artikel 33

De betekening geschiedt aan de persoon, wanneer het afschrift van de akte aan de geadresseerde zelf wordt ter hand gesteld.

De betekening aan de persoon kan aan de geadresseerde worden gedaan op iedere plaats waar de gerechtsdeurwaarder hem aantreft.

Indien de geadresseerde het afschrift van de akte weigert in ontvangst te nemen, stelt de gerechtsdeurwaarder die weigering vast op het origineel en de betekening wordt geacht aan de persoon te zijn gedaan.

Artikel 34

De betekening aan een rechtspersoon wordt geacht aan de persoon te zijn gedaan, wanneer het afschrift van de akte is ter hand gesteld aan het orgaan dat of de aangestelde die krachtens de wet, de statuten of een regelmatige opdracht bevoegd is om de rechtspersoon, zelfs samen met anderen, in rechte te vertegenwoordigen.

Artikel 35

Indien de betekening niet aan de persoon kan worden gedaan, geschiedt zij aan de woonplaats of, bij gebreke van een woonplaats, aan de verblijfplaats van de geadresseerde en, voor een rechtspersoon, aan de maatschappelijke of de administratieve zetel.

Het afschrift van de akte wordt ter hand gesteld aan een bloedverwante, aanverwante, dienstbode of aangestelde van de geadresseerde.

Het mag niet worden ter hand gesteld aan een kind dat geen volle zestien jaar oud is.

²⁴⁹ Smeesters-Winkelmolen I, 270-271, nr. 172.

²⁵⁰ De Smet I, 88-90, nr. 76.

²⁵¹ Libert, H., "De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij", *RW* 1985-86, (2667), 2677, nr. 11; *Pand.B.*, v° Capitaine de navire, nr. 38-42.

²⁵² Libert, H., "De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij", *RW* 1985-86, (2667), 2677, nr. 11.

²⁵³ *BS* 25 september 1908, zoals gewijzigd.

De commissaris van politie moet aan de optredende gerechtsdeurwaarder de plaats aanwijzen waar de partij verblijft, wanneer die hem bekend is en de partij geen woonplaats heeft.

Artikel 36²⁵⁴

§ 1. Voor de toepassing van dit Wetboek wordt verstaan onder:

1° "woonplaats": "de plaats waar de persoon in de bevolkingsregisters is ingeschreven als hebbende aldaar zijn hoofdverblijf";

2° "verblijfplaats": "iedere andere vestiging, zoals de plaats waar de persoon kantoor houdt of een handels- of nijverheidszaak drijft";

3° "gerechtelijk elektronisch adres": "het door een griffie toegekende adres van elektronische post waarop een persoon aanvaard heeft of geacht wordt te hebben aanvaard, volgens de door de Koning bepaalde wijze, dat de betekeningen, kennisgevingen en mededelingen hem worden toegezonden. De Koning bepaalt, na advies van het beheerscomité en van het toezichtscomité, die respectievelijk bedoeld zijn in de artikelen 15 en 22 van de wet van 10 augustus 2005 tot oprichting van het informatiesysteem Phenix, de nadere regels voor de creatie en de toekenning, de registratie, de bewaring en de raadpleging van de gerechtelijke elektronische adressen.

§ 2. Elke betekening, kennisgeving of mededeling aan de woonplaats of verblijfplaats die een procespartij heeft vermeld in haar laatste akte van de lopende rechtspleging, wordt geacht regelmatig te zijn gedaan zolang die partij de wijziging van haar woonplaats of verblijfplaats niet uitdrukkelijk aan de griffie en de andere procespartijen, evenals aan het openbaar ministerie heeft medegedeeld.

Elke persoon die de betekening, de kennisgeving of de mededeling aan een gerechtelijk elektronisch adres heeft aanvaard, wordt geacht hiermede in te stemmen zolang hij niet uitdrukkelijk zijn wil te kennen heeft gegeven aan het gebruik van dit adres te verzaken of het te wijzigen.

§ 3. Na advies van het beheerscomité en van het toezichtscomité, die respectievelijk bedoeld zijn in de artikelen 15 en 22 van de wet van 10 augustus 2005 tot oprichting van het informatiesysteem Phenix, bepaalt de Koning de wijze waarop de onder § 2, tweede lid, vermelde aanvaarding, verzaking of wijziging moet gedaan worden en tegenwerpelijk is.

5.86. Gelet op het feit dat de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein en de geldigheid van betekeningen aan boord in de wetgeving nooit op systematische wijze werden behandeld, is het niet verwonderlijk dat inmiddels een ruime rechtspraak is ontstaan, waarin vooral aandacht dient uit te gaan naar de principe-arresten van het Hof van Cassatie uit 1963 en 2005.

5.87. In het arrest van 5 april 1963 oordeelde het Hof van Cassatie:

Dat, zo weliswaar in het zeerecht regel is dat de kapitein van een schip de rederij kan vertegenwoordigen en ondermeer "qualitate qua" gedagvaard worden, die regel niet uitgebreid mag worden tot het geval waar hij, op het ogenblik van het gedinginleidend exploit, het bevel over dit schip niet meer voert en dus niet meer als de wettelijke vertegenwoordiger van de eigenaar van het schip beschouwd kan worden²⁵⁵.

N.a.v. deze uitspraak werd de vraag gesteld of de erin vertaalde, eerder rigoureuze opvatting, gelet op de moeilijkheid om na te gaan of de betrokken kapitein nog daadwerkelijk het bevel voert, niet

²⁵⁴ Versie zoals gewijzigd bij het nog niet in werking getreden art. 5 W. 5 augustus 2006 tot wijziging van sommige bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek met het oog op de elektronische procesvoering (BS 7 september 2006).

²⁵⁵ Cass. 5 april 1963, *Pas.* 1963, I, 856, met noot W.G., *RCJB* 1965, 405, met noot Fredericq, S., "La représentation en justice de l'armement par le capitaine", *RW* 1963-64, 43, met noot X.; vgl. Cass. 12 maart 1965, *Pas.* 1965, I, 725 (eerste zaak).

zou leiden tot het verdwijnen van de besproken traditionele zeerechtelijke regel²⁵⁶, en werd zelfs gesuggereerd dat deze regel heden ten dage overbodig is geworden²⁵⁷. In de rechtsleer werd echter ook verdedigd dat de noodwendigheden van de zeehandel gebieden dat de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein blijft bestaan ongeacht of de kapitein nog het bevel voert over het betrokken schip, belast is met het bevel van een ander schip, dan wel een andere activiteit in dienst van de betrokken reder verricht²⁵⁸.

In een noot bij het arrest werd nogmaals gesteld dat de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein een typische en traditionele zeerechtelijke uitzondering op de regel *nul ne plaide par procureur* vormt, en ook dat de kapitein in eigen naam, en niet slechts als lasthebber optreedt²⁵⁹.

5.88. Het arrest van het Hof van Cassatie van 14 januari 2005²⁶⁰ betrof de betekening eind 1997 van een vonnis van de Antwerpse rechtbank van koophandel aan de kapitein van een Duits schip betreffende een vervoer uitgevoerd in het begin van 1994, toen een andere kapitein het bevel voerde. De rederij, eiseres in cassatie, voerde aan dat de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein diende te worden beoordeeld naar Duits recht, en dat het relevante artikel 527 van het Duitse *Handelsgesetzbuch*²⁶¹ deze bevoegdheid o.m. beperkte tot de betreffende reis, zodat zij *in casu* niet kon spelen. Voorts stelde eiseres dat er evenmin een algemeen aanvaarde praktijk bestaat volgens welke de kapitein de scheepseigenaar of de rederij in rechte kan vertegenwoordigen, en, zelfs indien dergelijke praktijk wel algemeen zou zijn aanvaard, er geen overtuiging bestaat dat deze praktijk overeenstemt met een juridische verplichting. Volgens haar kon er bijgevolg geen sprake zijn van een internationale gewoonte volgens welke de kapitein de rederij of de scheepseigenaar in rechte kan vertegenwoordigen voor alles wat betrekking heeft op het schip.

I.v.m. de toepasselijkheid van het Duitse en het Belgische recht overwoog het Hof van Cassatie:

dat, krachtens artikel 34 van het Gerechtelijk Wetboek, de betekening aan een rechtspersoon wordt geacht aan de persoon te zijn gedaan wanneer het afschrift van de akte ter hand is gesteld aan het orgaan dat of de aangestelde die krachtens de wet, of de statuten of een regelmatige opdracht bevoegd is om de rechtspersoon, zelfs samen met anderen, in rechte te vertegenwoordigen;

Dat hoewel de bevoegdheid van vreemde handelsvennootschappen of verenigingen in de regel wordt bepaald door het buitenlandse recht, het Belgisch recht de rechtspleging regelt voor de Belgische rechtbanken en, met betrekking tot betekeningen aan een rederij bepaalt onder welke voorwaarden een betekening aan een kapitein van een schip geacht wordt te zijn gedaan aan de rederij;

Dat de kapitein van een zeeschip geacht wordt de wettelijke vertegenwoordiger te zijn van de rederij ter zake van rechtshandelingen gesteld betreffende dat schip; dat hij op grond hiervan, ongeacht de nationaliteit van de rederij of van het schip, bevoegd is om de rederij voor de Belgische rechtbanken te vertegenwoordigen in alle gedingen die het schip aanbelangen en in die hoedanigheid rechtsvorderingen kan instellen en betekeningen kan in ontvangst nemen;

Voorts verklaarde het Hof van Cassatie dat de appèlrechters wettig konden oordelen dat de kapitein van het schip de rederij kan vertegenwoordigen voor alles wat betrekking heeft op het schip krachtens een gewoonterechtelijke regel en dat de kapitein op grond hiervan ook de

²⁵⁶ Van Ryn-Heenen RCJB 1967, 87-88, nr. 1.

²⁵⁷ Van Ryn-Heenen IV, 599, nr. 738.

²⁵⁸ W.G., noot onder Cass. 5 april 1963, *Pas.* 1963, I, (855), 857.

²⁵⁹ Zie nogmaals W.G., noot onder Cass. 5 april 1963, *Pas.* 1963, I, (856), 856.

²⁶⁰ Cass. 14 januari 2005, *AC* 2005, 89, *EVR* 2005, 198 en 2006, 55, *Pas.* 2005, I, 89, *RHA*, 2007, 291, *RIF* 2007-08, 104, met noot X., met noot X., *TBH* 2005, 505, met noot Godfroid, M., "Vertegenwoordiging van het schip door de kapitein in België", *TVR* 2006, 110 (samenvatting).

²⁶¹ Zie *infra*, nr. 5.138.

bevoegdheid heeft om de scheepseigenaar in rechte te vertegenwoordigen, en dat de appèlrechters niet beoogden te verwijzen naar een internationale gewoonte als bron van het internationaal recht in de zin van artikel 38 van het Statuut van het Internationaal Gerechtshof.

5.89. De Belgische rechtsleer van zijn kant erkent sedert lang het principe dat de kapitein de gerechtelijke vertegenwoordiger van de scheepseigenaar of de reder is, en in die hoedanigheid in rechte kan optreden als eiser en als verweerder. Ook de mogelijkheid van betekeningen aan de kapitein aan boord wordt algemeen aanvaard²⁶².

In een noot bij het arrest uit 2005 legt Godfroid de door het Hof gekozen oplossing uit door het feit dat de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein een uitzondering vormt op de regel *nul ne plaide par procureur*, welke beide door de *lex fori* worden beheerst. Hij vat de essentie van het huidige Belgische recht samen als volgt:

*De regel in België is dus dat de kapitein van het schip krachtens de wet de vertegenwoordiger van de rederij is en dat hij derhalve bevoegd is om als eisende of verwerende partij in rechte namens de rederij op te treden voor zover het gaat over vorderingen betreffende het schip waarover hij het bevel voert, en waarvoor de Belgische rechtbanken mogen worden gevat*²⁶³.

5.90. Belangrijk is te noteren dat het Hof van Cassatie de kapitein in beide besproken arresten consistent aanduidt als een “wettelijke vertegenwoordiger”, dus niet als contractuele naamlener of lasthebber. Volgens het arrest uit 1963 is de kapitein de wettelijke vertegenwoordiger van de “eigenaar van het schip”, volgens dat uit 2005 van de “rederij”. In de rechtsleer duikt wel eens de formulering op dat de kapitein in eigen naam kan handelen “voor rekening van reders, de scheepsbevrachters, de verzekeraars en de sjouwers” (wat hiermee ook moge bedoeld zijn)²⁶⁴.

5.91. Opvallend in het cassatie-arrest van 14 januari 2005 is voorts dat het Hof zowel de vertegenwoordigingsbevoegdheid als de bevoegdheid om betekeningen in ontvangst te nemen beschouwt als procesrechtelijke aangelegenheden, waarvoor per definitie de Belgische *lex fori* geldt. Hiermee wordt de wetgeving van de vlagstaat die de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid definieert, buiten spel gezet. Het arrest kent de kapitein eveneens, zonder voorbehoud, actieve procesbevoegdheid toe, terwijl buitenlandse vlagstaatwetgevingen zoals de Franse dergelijke bevoegdheid ondubbelzinnig uitsluiten²⁶⁵.

5.92. Over een vrij groot aantal specifieke aspecten van de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein bestaat in de Belgische rechtsleer blijkbaar geen algehele eensgezindheid, worden soms stellingen verkondigd die in de rechtspraak vooralsnog

²⁶² Zie en vgl. o.m. de analyses in Delwaide, L., “De dagvaarding van de kapitein in het zeerecht”, in *Liber amicorum Marvel Briers*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 129-148; De Smet I, 88-92, nr. 76; De Weerdt, I. in De Weerdt II, 311-312, nrs. 974-976; Fredericq, S., “La représentation en justice de l’armement par le capitaine”, noot onder Cass. 5 april 1963, *RCJB* 1965, (408), 408-422; Huybrechts, M.A., “De dagvaarding van de kapitein q.q. en de “action in rem”: twee remedies voor hetzelfde resultaat?”, in Dauwe, B. e.a. (Red.), *Liber amicorum Ludovic De Gryse*, Gent, Larcier, 2010, 501-519; Libert, H., “De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij”, *RIW* 1985-86, (2667), 2677-2678, nr. 11; Libert in De Weerdt I, (177), 185-188, nr. 241; Putzeys, 56, nr. 62; Samoy, I., *Middellijke vertegenwoordiging*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2005, 61, nr. 76, 362-363, nr. 550 en 706, nr. 1128; Smeesters-Winkelmolen I, 266-269, nr. 169 en 270-271, nr. 172; Van Ryn-Heenen IV, 599-600, nr. 738; Van Ryn-Heenen *RCJB* 1967, 85-88, nr. 1; W.G., noot onder Cass. 5 april 1963, *Pas.* 1963, I, 856-857.

²⁶³ Godfroid, M., “Vertegenwoordiging van het schip door de kapitein in België”, noot onder Cass. 14 januari 2005, *TBH* 2005, (509), 509, nr. 5.

²⁶⁴ Zie aldus bijv. Castermans, M., *Gerechtelijke Privaatecht*, Gent, Story, 2009, 41, nr. 47; Samoy, I., *Middellijke vertegenwoordiging*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2005, 706, nr. 1128.

²⁶⁵ Zie *infra*, nr. 5.154.

weinig of geen bekrachtiging vonden, of worden uiteenlopende omschrijvingen van de zeerechtelijke gewoonte gegeven²⁶⁶.

Te denken valt o.m. aan de draagwijdte van de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid (al dan niet beperkt tot aangelegenheden waaromtrent de kapitein contracteerbevoegdheid beschikt; al dan niet beperkt tot de desbetreffende reis; al dan niet actief, naast passief optreden in rechte; al dan niet voor rekening van de scheepseigenaar en/of de bevrachter en/of andere belanghebbenden), het lot van de vertegenwoordigingsbevoegdheid bij beëindiging van de dienstbetrekking of vervanging van de kapitein, en de mogelijkheid van betekeningen aan andere opvarenden aan boord.

Gelet op het ontbreken van een duidelijke wettelijke regeling wekt het geen verwondering dat de contouren van de op zich algemeen aanvaarde zeerechtelijke principes discussie oproepen of minstens onzeker zijn.

- OBSOLEET KARAKTER VAN DE BEPALINGEN M.B.T. SCHEEPSDOCUMENTEN EN SCHEEPSVERKLARINGEN

5.93. De regeling van de Zeewet m.b.t. scheepsdocumenten en scheepsverklaringen is niet aangepast aan de hedendaagse praktijk. Hieronder worden inz. de volgende deelvragen belicht:

- de voorbijgestreefde regeling i.v.m. de verplichting een scheepsdagboek te houden;
- de voorbijgestreefde regeling m.b.t. de verplichting om scheepsdocumenten aan boord te hebben;
- de voorbijgestreefde regeling m.b.t. het doen van scheepsverklaringen.

Bij de behandeling van deze knelpunten zal bovendien worden vastgesteld dat in de materie een duidelijke regeling van het internationale toepassingsgebied van de betrokken wetsbepalingen ontbreekt.

5.94. De verplichting van de kapitein om een scheepsdagboek (ook genoemd scheepsjournaal, scheepsregister of deklogboek²⁶⁷) te houden is neergelegd in artikel 61 van de Zeewet.

Deze bepaling eist dat het scheepsdagboek (vóór ingebruikname) per blad wordt genummerd en wordt geparafeerd door een van de rechters van de rechtbank van koophandel, dan wel door de burgemeester of een schepen in plaatsen waar geen rechtbank van koophandel bestaat.

In het licht van de parlementaire voorbereiding van de Zeewet van 1879 oordeelde het Hof van Cassatie in 1898 dat artikel 61 van de Zeewet beoogt de reder en andere belanghebbenden in staat te stellen het door de kapitein gevoerde beheer te controleren, en dus vooral, zoniet uitsluitend, private belangen dient²⁶⁸. Zoals hieronder nog zal blijken, werd deze opvatting, die strookt met de doelstelling van de initieel in de *Code de commerce* en de *Ordonnance de la marine* opgenomen voorschriften²⁶⁹, ook in andere landen gehuldigd. Dat het scheepsdagboek bedoeld is als instrument voor de kapitein om rekenschap af te leggen aan de reder, mag echter niet doen vergeten dat het hierboven reeds aangehaalde artikel 59 van het Tucht- en Strafwetboek

²⁶⁶ Zie en vgl. de bronnen aangehaald *supra*, nr. 5.89, in vn.

²⁶⁷ Zie evenwel Tuja, 113, over het onderscheid tussen het in de wettekst bedoelde “livre de bord” en het “livre de loch”, “journal nautique” of vroeger het “journal de route”.

²⁶⁸ Cass. 16 juni 1898, *JPA* 1898, 451 (vonnis *a quo*: Kh. Antwerpen, 9 oktober 1897, *JPA* 1898, 22).

²⁶⁹ Zie o.m. Jacobs I, 153-154, nr. 125.

Koopvaardij Zeevisserij²⁷⁰ de niet-naleving van artikel 61 van de Zeewet door de kapitein strafbaar stelt.

In de hedendaagse Antwerpse praktijk blijkt de formaliteit van de voorafgaande parafering van het scheepsdagboek slechts in beperkte mate te worden nageleefd. Slechts een drietal (Belgische) rederijen komen deze verplichting na. In die gevallen worden de scheepsdagboeken door de rederijen naar de griffie van de Rechtbank van Koophandel gebracht, meestal vergezeld van een brief die het aantal boeken vermeldt en de identiteit weergeeft van wie de boeken heeft gebracht. De griffie plaatst op de eerste bladzijde van de scheepsdagboeken een stempelzegel, gevolgd door een stempel waarop het aantal bladzijden moet worden ingevuld, de datum en de handtekening van de Voorzitter. Elke bladzijde wordt bovenaan door de griffie genummerd en krijgt een stempel met de naam van de Voorzitter, en de eerste en de laatste bladzijden worden door de Voorzitter ondertekend. Als de boeken klaar zijn wordt de contactpersoon telefonisch verwittigd, waarna ze worden afgehaald. Er wordt ondertekend voor afhaling. De scheepsdagboeken zijn ofwel in het Nederlands, ofwel in het Engels opgesteld²⁷¹.

De andere rederijen vinden deze formaliteit blijkbaar niet nuttig. In 2005 diende de Dienst rechtspersonen- en insolventierecht van de FOD Justitie er de hoofdgriffiers alvast op te wijzen dat de formaliteit niet was afgeschaft ingevolge de KBO-Wet²⁷² en de afschaffing van het visum van de koopmansboeken²⁷³, omdat zij berust op een specifieke, in de Zeewet opgenomen wetsbepaling²⁷⁴.

5.95. Het feit dat alleen Belgische rederijen de paraferingsformaliteit vervullen bevestigt de algemene, evidente, maar niet in de Zeewet geëxpliciteerde opvatting dat zij alleen geldt voor Belgische schepen.

5.96. Bij de voorbereiding van de Zeewet van 1879 werd gewezen op de praktijk om naast het officiële, in de wettekst bedoelde scheepsdagboek, dat het administratief en financieel beheer van het schip betreft, een logboek te houden waarin technische en nautische gegevens worden opgenomen. De bevoegde Minister verklaarde deze praktijk niet te willen verbieden²⁷⁵.

5.97. In de pleziervaart geldt geen wettelijke verplichting om een scheepsdagboek te houden. Het wordt echter aanbevolen om dit te doen²⁷⁶.

5.98. De in artikel 63, tweede lid van de Zeewet vastgelegde verplichting om in het scheepsdagboek “de beslissingen genomen tijdens de reis” te vermelden, alsook “de ontvangsten en uitgaven betreffende het schip en in het algemeen, alles wat betrekking heeft op de lading en alles wat aanleiding kan geven tot het doen van rekening en verantwoording of tot het instellen

²⁷⁰ Zie *supra*, nr. 5.65.

²⁷¹ Gegevens in april 2008 meegedeeld door de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen via Mr. H. Lange.

²⁷² W. 16 januari 2003 tot oprichting van een Kruispuntbank van Ondernemingen, tot modernisering van het handelsregister, tot oprichting van erkende ondernemingsloketten en houdende diverse bepalingen (BS 5 februari 2003).

²⁷³ K.B. 25 januari 2005 tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 september 1983 tot uitvoering van de wet van 17 juli 1975 op de boekhouding van de ondernemingen, het koninklijk besluit van 12 september 1983 tot bepaling van de minimumindeling van een algemeen rekeningstelsel en het koninklijk besluit van 16 juni 1994 tot vaststelling van de bijdrage van de ondernemingen in de werkingskosten van de Commissie voor Boekhoudkundige Normen (BS 7 februari 2005).

²⁷⁴ E-mail van wd. adviseur A. Van Outrive van de Dienst rechtspersonen- en insolventierecht aan de hoofdgriffiers van 4 maart 2005 betreffende art. 61 van de Zeewet.

²⁷⁵ *Parl.Hand.*, Kamer, 6 februari 1877, 365; zie hierover nader De Smet I, 101, nr. 81; Jacobs I, 154-155, nr. 125; Hennebicq II.I, 303, nr. 286.

²⁷⁶ Zie Deseck, P., *Scheepsdocumenten voor de pleziervaart*, Brugge, die Keure, 1989, 103-104.

van een rechtsvordering”, is enigszins misleidend nu andere bepalingen, waaronder deze van het Zeevaartinspectiereglement, de kapitein uitdrukkelijk verplichten om ook andere gegevens in het scheepsdagboek op te nemen²⁷⁷.

5.99. Zoals reeds vermeld verplicht ook de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 opname van bepaalde elementen in het – aldaar inconsistent “logboek” genoemde – scheepsdagboek²⁷⁸.

5.100. In artikel 70 van de Zeewet wordt nog de eventualiteit geregeld dat een magistraat in het scheepsdagboek een machtiging tot geldopneming door de kapitein vermeldt.

5.101. In de hedendaagse praktijk wordt in het scheepsdagboek alles opgenomen wat de expeditie aangaat, aangevuld met gegevens uit talrijke andere registers die de kapitein, hetzij ingevolge bijzondere wettelijke of reglementaire bepalingen, hetzij op grond van instructies van de rederij aan boord moet houden (machinejournaal, manoeuvreboek, radarlogboek, kasboek, medisch logboek, oliejournaal, radiojournaal enz.)²⁷⁹. In de praktijk wordt het scheepsdagboek in een klad- en in een netversie bijgehouden.

5.102. Artikel 78 van de Zeewet verplicht de kapitein om binnen vierentwintig uren na aankomst zijn scheepsdagboek voor gezien te laten tekenen. Naar verluidt wordt deze formaliteit in de praktijk niet vervuld. Zij kan zonder bezwaar worden afgeschaft.

Er werd geoordeeld dat wanneer het scheepsdagboek niet binnen de vierentwintig uur na aankomst voor gezien werd getekend, en bovendien is samengesteld uit losse, gebundelde, maar vervangbare bladen, het geen bewijskracht bezit²⁸⁰. Wanneer het wél regelmatig is bijgehouden, zou het echter een aanzienlijke bewijswaarde genieten. Deze is echter niet in de wetgeving geëxpliciteerd. De vraag rijst ten andere of het scheepsdagboek valt onder de in het Burgerlijk Wetboek (art. 1329-1330) en Boek I van het Wetboek van Koophandel (art. 20-24) opgenomen bijzondere bewijsregeling ter zake van koopmansboeken.

De Zeewet bepaalt niet uitdrukkelijk dat eenieder overlegging van het scheepsdagboek mag vragen; oudere rechtspraak aanvaardde die regel echter²⁸¹.

Ook op deze punten is wetgevende verduidelijking wenselijk.

5.103. Om verschillende redenen komt het in alle geval aangewezen voor de formaliteit bestaande in de voorafgaande nummering en parafering van de scheepsdagboeken af te schaffen.

Vooreerst blijkt zij in de praktijk slechts in zeer gebrekkige mate te worden opgevolgd. Geen enkele rechtbank of overheid ziet er overigens actief op toe dat de kapiteins of rederijen ze daadwerkelijk naleven. Er kan dan ook worden gesteld dat de formaliteit in de dagelijkse praktijk van het zeevaartbedrijf haar doelstelling niet bereikt.

Ten tweede is de besproken formaliteit op zich zeer archaïsch en tijdrovend, en zou de afschaffing bijdragen tot een verlichting van de administratieve lasten voor de Belgische rederijen.

²⁷⁷ Zie inz. art. 152 Zeevaartinspectiereglement; zie ook art. 76 Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevissersrij.

²⁷⁸ Zie *supra*, nr. 5.13.

²⁷⁹ Zie Vynckier, J., Verschueren, W. en Baek, J., *Juridisch handboek voor de scheepsleiding*, Lier, KBZ/Van In, 1983, 40-41, nr. 105.

²⁸⁰ Kh. Antwerpen, 17 december 1968, *RHA* 1969, 138.

²⁸¹ Zie Hennebicq II.I, 303, nr. 286.

Ten derde zijn er sowieso meer efficiënte wijzen van officialisering van de scheepsdagboeken denkbaar. Voor de hand ligt een regeling waarbij de rederijen de keuze wordt gelaten genummerde en gepagineerde scheepsdagboeken te gebruiken die worden aangekocht bij een door de bevoegde Minister erkende drukker, of de scheepsdagboeken, onder de door te overheid bepaalde voorwaarden, te digitaliseren. De wenselijkheid van het digitaliseren van de wettelijk opgelegde scheepsboeken met het oog op de verlaging van de op de reders rustende administratieve lasten is gebleken uit eerder overleg tussen de FOD Mobiliteit en de KBRV. In dit verband dienen uiteraard waarborgen te worden ingebouwd rond de betrouwbaarheid, inz. de niet-wijzigbaarheid van de gedigitaliseerde scheepsboeken.

Om deze redenen kan worden besloten dat het zeker niet aangewezen is om de huidige regeling van de Zeewet in het Belgisch Scheepvaartwetboek te hernemen, en dat de parafering van het scheepsdagboek dient te worden vervangen door een meer hedendaagse officialisering.

Ook de nieuw uit te werken gemoderniseerde regeling m.b.t. de verplichting om een scheepsdagboek – en andere scheepsboeken – te voeren hoort ten andere niet in de privaatrechtelijke bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek thuis. Hoewel deze verplichting aanvankelijk private belangen diende, heeft zij thans een duidelijk publiekrechtelijk, ja strafrechtelijk gesanctioneerd karakter. Daarom verdient het de voorkeur de wettelijke regeling te herijken in het raam van de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht. In dat verband zal ook aandacht moeten worden besteed aan de regeling in de binnenvaart en de pleziervaart.

Wat wél in de privaatrechtelijke wetgeving thuishoort, is een regeling omtrent de bewijskracht en de inzage van het scheepsdagboek. Naar het voorbeeld van landen als Nederland²⁸² en in het licht van de ook in andere landen geuite bekommernis over de controleerbaarheid van de vermeldingen²⁸³ en de hieronder nog toegelichte afschaffing van de verplichte bijzondere rechterlijke verificatie²⁸⁴ dient het uitgangspunt een ruime rechtelijke beoordelingsbevoegdheid m.b.t. de bewijswaarde te zijn.

5.104. De vraag rijst of in België een regeling moet of kan worden ingevoerd die het bijhouden van scheepsboeken in de Engelse taal mogelijk maakt. Het is nu reeds gangbaar dat dit in het Engels gebeurt.

Niettegenstaande de tussenkomst van magistraten bij de parafering overeenkomstig de huidige Zeewet, vormt het scheepsdagboek geen akte van rechtspleging en is het niet onderworpen aan de bepalingen van de Wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken²⁸⁵. De magistraten oefenen *in casu* immers geen rechtsmacht uit²⁸⁶. Wél relevant zijn daarentegen de wetten op het gebruik der talen in bestuurszaken, want zij zijn toepasselijk op “de administratieve handelingen van de rechterlijke macht” en “van dezer medewerkers”²⁸⁷. De taal die de gerechtelijke overheden en diensten wiens ambtsgebied zich uitstrekt over verschillende gemeenten moeten gebruiken voor hun bestuurlijke akten is deze van de gewestelijke bestuurlijke diensten. De rechtbanken van koophandel waarvan het ambtsgebied uitsluitend uit gemeenten

²⁸² Zie *infra*, nr. 5.162.

²⁸³ Zie *infra*, nr. 5.137.

²⁸⁴ Zie *infra*, nr. 5.184.

²⁸⁵ BS 22 juni 1935.

²⁸⁶ Tindemans, L., *Taalgebruik in gerechtszaken*, Gent-Leuven, E. Story-Scientia, 1973, 22, nr. 29, Van Hoorebeke, A., *L’emploi des Langues en Justice*, Brussel, Bruylant, 1936, 8, nr. 4.

²⁸⁷ Art. 1, § 1, 4° Wetten op het gebruik der talen in bestuurszaken, gecoördineerd bij Koninklijk Besluit van 18 juli 1966 (BS 2 augustus 1966).

zonder speciaal taalregime van het Nederlands taalgebied bestaat, dienen bijv. uitsluitend het Nederlands te gebruiken²⁸⁸.

Dit betekent echter niet dat ook de kapitein bij het invullen van het scheepsdagboek deze taal dient te gebruiken. Artikel 52, § 1 van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken bepaalt dat akten en bescheiden van nijverheids-, handels- en financiële bedrijven, die voorgeschreven zijn krachtens wettelijke of reglementaire bepalingen moeten worden opgesteld in de taal van het gebied waar hun exploitatiezetel is gevestigd. Gelijkaardige bepalingen zijn opgenomen in het Decreet van de Nederlandstalige Cultuurgemeenschap van 19 juli 1973 tot regeling van het gebruik der talen voor de sociale betrekkingen tussen de werkgevers en de werknemers, alsmede van de voor de wet en de verordeningen voorgeschreven akten en bescheiden van de ondernemingen²⁸⁹, in het Decreet van 30 juni 1982 inzake de bescherming van de vrijheid van het taalgebruik van de Franse taal in de sociale betrekkingen tussen de werkgevers en hun personeel, alsook van akten en documenten van ondernemingen opgelegd door de wet en de reglementen²⁹⁰. Artikel 3, 2° van het Decreet van de Franse Cultuurgemeenschap van 12 juli 1978 over de verdediging van de Franse taal²⁹¹ bepaalt voorts dat het uitsluitend gebruik van een andere taal dan het Frans verboden is in “de ondernemingsakten en dokumenten die door de wet zijn opgelegd, alsook in de reglementen”. Belangrijk is te onderlijnen dat deze taalwetgeving enkel van toepassing is op ondernemingen met een exploitatiezetel in het betrokken Belgische taalgebied. Zij viseert geen buitenlandse ondernemingen²⁹². Op grond van voormelde bepalingen zou men op het eerste gezicht kunnen besluiten dat het scheepsdagboek moet worden ingevuld in de taal van de exploitatiezetel van de reder, indien het een Belgische onderneming betreft. Dergelijke interpretatie zou er echter aan voorbijgaan dat de verplichting om het scheepsdagboek bij te houden niet aan de reder wordt opgelegd, maar aan de kapitein persoonlijk. De kapitein is een bemanningslid en is, normaliter, geen bedrijf of onderneming, zodat de bovengenoemde wetgeving op de akten en bescheiden die hij opstelt niet van toepassing lijkt te zijn. Bijgevolg kan worden besloten dat de taal die de kapitein bij het invullen van het scheepsdagboek dient te gebruiken, heden door geen enkele wet wordt voorgeschreven.

De vraag rijst of de federale wetgever dan wel de gemeenschapswetgever bevoegd is om desgevallend de taal te regelen van de vermeldingen die de magistraten en de kapitein in het scheepsdagboek moeten of kunnen opnemen.

Luidens artikel 30 van de Grondwet is het gebruik van de in België gesproken talen vrij en mag het enkel worden geregeld voor handelingen van het openbaar gezag en voor gerechtszaken.

De gemeenschappen zijn, op grond van artikel 129, § 1, 1° van de Grondwet, bevoegd om het gebruik van de talen voor de bestuurszaken te regelen. Het begrip “bestuurszaken” is tegelijkertijd ruimer en enger dan het begrip “handelingen van het openbaar gezag”. Het begrip “bestuurszaken” is enerzijds ruimer, daar het, in tegenstelling tot het begrip “handelingen van het openbaar gezag”, ook de betrekkingen omvat tussen de particulier en het bestuur, inz. de démarches die uitgaan van een particulier. Anderzijds is het begrip bestuurszaken beperkter, daar het louter betrekking heeft op administratieve overheden, terwijl het “openbaar gezag” ook instellingen omvat die niet als administratieve overheid kunnen worden aangemerkt, zoals de

²⁸⁸ Art. 33, § 1 Wetten op het gebruik der talen in bestuurszaken, gecoördineerd bij Koninklijk Besluit van 18 juli 1966 (*BS* 2 augustus 1966).

²⁸⁹ *BS* 6 september 1973.

²⁹⁰ *BS* 27 augustus 1982.

²⁹¹ *B.S.* 9 september 1978.

²⁹² Kerrels, J.L. en Decloedt, S., “Het taalgebruik in algemene voorwaarden”, in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, (207), 210, nr. 289.

wetgevende vergaderingen²⁹³. Hieruit kan worden afgeleid dat ook de rechtbanken niet onder “bestuurszaken” in de zin van artikel 129, § 1, 1° van de Grondwet vallen. De regeling van het taalgebruik bij de tussenkomst van magistraten bij de parafering van het scheepsdagboek moet dan ook worden geacht onder een federale bevoegdheid te vallen.

Op grond van artikel 129, § 1, 3° van de Grondwet zijn de gemeenschappen voorts bevoegd voor het gebruik van de talen voor de door de wet en de verordeningen voorgeschreven akten en bescheiden van de ondernemingen. Om de hogervermelde reden dat de kapitein een bemanningslid is en geen onderneming, lijkt ook deze bepaling t.a.v. het scheepsdagboek niet relevant te zijn.

De federale bevoegdheid ter zake wordt nog versterkt door de expliciete vermelding in de Bijzondere Wet Hervorming Instellingen dat de federale overheid bevoegd is voor het handelsrecht²⁹⁴. De regeling van het gebruik van scheepsdagboeken is sinds eeuwen een onderdeel van het zeerechtelijke handelsrecht²⁹⁵.

Een voorzichtig besluit van dit alles is dat de federale wetgever bevoegd is om, met betrekking tot het scheepsdagboek, het taalgebruik van de betrokken magistraten te regelen. De regeling van het taalgebruik van de kapiteins bij het invullen van het scheepsdagboek, behoort in principe eveneens tot de federale bevoegdheid, maar moet rekening houden met de taalvrijheid verankerd in artikel 30 van de Grondwet. Anderzijds beschermt artikel 30 slechts de Belgische “nationale talen”: het Nederlands, het Frans en het Duits²⁹⁶. Het gebruik van één van deze talen door een particulier, *in casu* de kapitein, mag niet worden verboden. Een louter permissieve bepaling die het gebruik van één of meer bijkomende talen toelaat, lijkt met de grondwettelijke taalvrijheid hoe dan ook verenigbaar te zijn. De Raad van State heeft immers reeds geoordeeld dat elke overheid binnen de kring van haar bevoegdheid het gebruik van de niet in België gesproken talen, zoals het Engels, kan regelen zonder hierbij door enige grondwettelijke beperking gebonden te zijn²⁹⁷.

Er kan dus worden besloten dat n.a.v. de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht een wetsbepaling kan worden ingevoerd die bevestigt dat de scheepsboeken aan boord van Belgische schepen ook in het Engels kunnen worden gevoerd.

5.105. Artikel 63 van de Zeewet somt een aantal documenten op die de kapitein aan boord moet houden. Ook deze regeling is in verschillende opzichten voorbijgestreefd.

Vooreerst is de als exhaustief aangediende opsomming van aan boord te hebben documenten grotendeels overbodig, omdat de meeste desbetreffende verplichtingen reeds voortvloeien uit andere (publiekrechtelijke) regelgevingen, zoals de Wet Veiligheid Vaartuigen en de Scheepsmetingwet. Ook de opname in artikel 63 van “de door de wetgeving inzake douane en accijnzen vereiste documenten” biedt geen toegevoegde waarde. De in artikel 59 van het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij²⁹⁸ geregelde bestraffing van de niet-naleving van artikel 63 van de Zeewet is evenmin zinvol, daar de relevante publiekrechtelijke regelgeving in de regel zelf reeds in sanctionering voorziet.

²⁹³ De Pelsmaeker e.a., *Taalgebruik in bestuurszaken*, Brugge, die Keure, 2004, 9, nr. 24 en vn. 28, met verwijzing naar Arbitragehof 26 maart 1986, nr. 17/86, ov. 3B.4.c, <http://www.const-court.be/nl/common/home.html/>.

²⁹⁴ Zie Blauwboek 1, 56, nr. 1.34.

²⁹⁵ Het feit dat de verplichting om het scheepsdagboek bij te houden zal worden overgeheveld naar het publiekrechtelijke luik van het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek, doet daar niets aan af.

²⁹⁶ De Pelsmaeker e.a., *Taalgebruik in bestuurszaken*, o.c., 7, nr. 18.

²⁹⁷ R.v.St. 20 december 1991, *Vandezande*, nr. 38.376.

²⁹⁸ Zie *supra*, nr. 5.65.

Ten tweede is de bepaling onvolledig, omdat een aantal documenten die aan boord moeten zijn ingevolge andere wetten en reglementen, niet in de bepaling worden vermeld²⁹⁹. Te denken valt bijv. aan zeekaarten, getijtafels, IMO-handleidingen, Berichten aan Zeevarenden en de tekst van de scheepvaartreglementen. De desbetreffende verplichtingen zijn opgenomen in het Zeevaartinspectiereglement resp. de toepasselijke scheepvaartreglementen.

Ten derde is de in artikel 63 van de Zeewet gegeven opsomming voorbijgestreefd in de mate dat de monsterrol nog vermeld wordt. De aanmonstering van zeelieden en zeevissers is immers afgeschaft door de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 2007³⁰⁰ resp. de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003³⁰¹. Wat betreft de ook in het artikel vermelde cognossementen weze vermeld dat heden ten dage niet voor elk zeevervoer een cognossement wordt afgegeven³⁰². De vermelde staat van op het schip genomen hypothecaire inschrijvingen wordt naar verluidt niet meer aan boord gehouden³⁰³.

Het komt aangewezen voor om in de privaatrechtelijke bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek nog enkel een algemene verplichting voor de kapitein op te nemen om de door de (publiekrechtelijke) wetten en reglementen en de gebruiken³⁰⁴ voorgeschreven scheepsdocumenten aan boord te hebben. De verwijzing naar de gebruiken dekt ook documenten als het cognossement en het manifest, die in de eerste plaats, maar niet *per se* uitsluitend³⁰⁵ handelsdocumenten zijn en maakt het mogelijk dat de verplichtingen van de kapitein zonder wetswijzigingen kunnen evolueren in de tijd.

5.106. De regeling van de Zeewet m.b.t. de scheepsverklaring (soms zeepest genoemd) is evenmin nog aan de hedendaagse praktijk aangepast.

De heden geldende versie van de Zeewet³⁰⁶ bevat bepalingen i.v.m. het afleggen door de kapitein van:

- een (grote) scheepsverklaring (“grand rapport”³⁰⁷) binnen vierentwintig uren na terugkeer in de Belgische thuishaven bij het einde van de reis³⁰⁸ (waar ook het scheepsdagboek moet worden gevisieerd) (art. 78-79);
- een (kleine) scheepsverklaring (“petit rapport”) bij aanloop in een buitenlandse tussenhaven (art. 80);
- een (kleine) scheepsverklaring (“petit rapport”) bij aanloop in een Belgische of buitenlandse noodhaven (art. 81)³⁰⁹;
- een rechterlijk te bevestigen³¹⁰ (grote) scheepsverklaring (“grand rapport”) bij aankomst in België of het buitenland na schipbreuk (art. 82-83).

²⁹⁹ Vgl. reeds Jacobs I, 167-168, nr. 133.

³⁰⁰ Zie daarover *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 13-14.

³⁰¹ Zie daarover *Parl.St.*, Kamer, 2001-02, nr. 1728/001, 4-5.

³⁰² Zie nader Blauwboek 6.

³⁰³ Zie nader Blauwboek 3.

³⁰⁴ Over het regime van gebruiken, zie Blauwboek 2.

³⁰⁵ Zo legt de toepasselijke scheepvaartreglementering op dat bij het zeevervoer van gevaarlijke goederen een manifest aan boord is.

³⁰⁶ De helderste commentaar is nog steeds te vinden in Hennebicq II.I, 359-372, nrs. 334-345.

³⁰⁷ Het onderscheid tussen een grote en een kleine scheepsverklaring gaat ook terug op de *Ordonnance de la marine*: zie Tuja, 48.

³⁰⁸ Over de vraag welke haven bedoeld is, zie inz. Hennebicq II.I, 361, nr. 336 en 363, nr. 337.

³⁰⁹ De geldende wettekst gebruikt niet de term “scheepsverklaring”, maar gewaagt slechts van een opgave van redenen.

³¹⁰ Hennebicq argumenteerde terecht dat de Zeewet de rechterlijke verificatie alleen oplegt bij schipbreuk (Hennebicq II.I, 364-365, nr. 338, 365, nr. 339, 368, nr. 340 en 369, nr. 341).

In de praktijk worden ter griffie ten overstaan van de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel regelmatig zeeprotesten neergelegd door schepen die Antwerpen aandoen, ook door vreemde schepen. Dit gebeurt in de regel door een tussenpersoon, zoals de scheepsagent, in de originele door de kapitein opgestelde versie en in een Nederlandse vertaling. Op de eerste bladzijde van het protest wordt de naam van de Voorzitter en de griffier ingevuld en op de tweede bladzijde van het origineel tekenen de Voorzitter en de griffier. Het origineel wordt ter griffie ingeschreven in een repertorium en bewaard; de kopie wordt afgestempeld met de datumstempel van de griffie meegegeven aan de betrokken partij³¹¹.

Het blijkt echter niet zo te zijn dat zeeprotesten worden neergelegd voor *alle* binnenlopende zeeschepen (dit zou ca. 16.000 zeeprotesten per jaar betekenen). Voorts beantwoordt de zonet geschetste realiteit niet aan de in de wet tussen verschillende soorten scheepsverklaringen gemaakte onderscheiding.

5.107. De huidige regeling van de artikelen 78 en 79 van de Zeewet betreffende het afleggen van een scheepsverklaring binnen de vierentwintig uren na aankomst, die teruggaat op analoge bepalingen in de *Ordonnance de la marine* en de *Code de commerce*, beoogt de geloofwaardigheid van de getuigenissen van de opvarenden over scheepvaartvoorvallen en daaruit voortkomende schadegevallen te versterken, door de kans op wijzigingen achteraf te beperken³¹². Desalniettemin werd reeds in 1861, bij de voorbereiding van de Zeewet van 1879, in de Kamer heftig geredetwist over de geloofwaardigheid van door de kapitein opgestelde scheepsverklaring en over de mogelijke rol van een op te richten onderzoeksraad³¹³. De Belgische rechtsleer toonde zich alvast nooit overdreven enthousiast over de bewijswaarde van de scheepsverklaring, zeker bij ontstentenis van een tegensprekelijk onderzoek van wat erin is opgenomen³¹⁴. De rechtspraak heeft resoluut geoordeeld dat wanneer de scheepsverklaring niet binnen de vierentwintig uur na aankomst wordt afgelegd, zij geen bewijskracht heeft³¹⁵.

5.108. Het is twijfelachtig of de hierboven vermelde gedetailleerde voorschriften uit 1857 voor het afleggen van een scheepsverklaring voor de Belgische consul in het buitenland³¹⁶ nog worden toegepast. Volgens KBRV gebeurt het soms nog dat kapiteins van Belgische schepen een scheepsverklaring afleggen voor een Belgische consul in het buitenland. In de praktijk zou dat in de Engelse taal gebeuren.

5.109. Terloops weze genoteerd dat artikel 80 van de Zeewet op eerder bevreemdende wijze bepaalt dat in de scheepsverklaring en het erop volgende getuigenschrift reeds het tijdstip van vertrek moet worden bestatigd, terwijl het schip op dat ogenblik per definitie nog niet vertrokken is.

Alleszins plaatst de rechtsleer al geruime tijd vraagtekens bij de actualiteit van dit wetsartikel³¹⁷.

5.110. De Zeewet regelt uitdrukkelijk de bewijskracht van de (grote) scheepsverklaring afgelegd na schipbreuk, die – althans volgens de theoretische eis gesteld in artikel 83 van de Zeewet – moet worden gevolgd door een rechterlijk verhoor van de schepelingen en zo mogelijk de

³¹¹ Gegevens in april 2008 meegedeeld door de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen via Mr. H. Lange.

³¹² Zie Jacobs I, 218, nr. 186; vgl. Ripert I, 235, nr. 261:

Cette promptitude est un gage de la sincérité du capitaine.

³¹³ Zie inz. *Parl.St.*, Kamer, 1864-65, nr. 29, 321-324 en 329-330.

³¹⁴ In die zin Hennebicq II.I, 371, nr. 343.

³¹⁵ Kh. Gent, 11 september 1973, *EV/R* 1973, 736; Kh. Antwerpen, 17 december 1968, *RHA* 1969, 138; vgl. echter Ripert I, 235, nr. 261.

³¹⁶ Zie *supra*, nr. 5.64.

³¹⁷ Zie De Smet I, 102, nr. 81.

passagiers. De in geval van schipbreuk verplicht gestelde rechtelijke verificatie werd nodig geacht wegens het wantrouwen dat de wetgever koesterde tegenover een bewijsmiddel dat de kapitein zichzelf verschaft³¹⁸. De Zeewet bepaalt in dit verband uitdrukkelijk dat een niet-bevestigde verklaring de kapitein niet kan strekken tot “ontlasting” en geen bewijskracht in rechte heeft, uitgezonderd wanneer alleen de kapitein behouden aangekomen is op de plaats waar hij zijn verklaring heeft afgelegd (art. 83, tweede lid). Hieraan wordt toegevoegd dat de partijen “worden toegelaten tot het tegenbewijs” (art. 83, derde lid). Volgens Smeesters en Winkelmolen geldt de inhoud van een door de scheepsbemanning bevestigde scheepsverklaring tot bewijs van het tegendeel³¹⁹. Dezelfde auteurs noteerden echter reeds dat de rechter in de praktijk geen enkel actief onderzoek op touw zet noch enig verhoor organiseert³²⁰.

5.111. Volgens Jacobs rust de in artikel 78 van de Zeewet bepaalde verplichting om een scheepsverklaring af te leggen alleen op de kapiteins van Belgische zeeschepen, en niet op de kapiteins van buitenlandse schepen die Belgische havens aanlopen. Deze laatste kapiteins kunnen vrijwillig een scheepsverklaring afleggen, eventueel voor hun eigen consul; zij zijn daar alleen toe verplicht indien de wet van hun vlagstaat zulks bepaalt³²¹. In een arrest van 16 juni 1898 besliste het Hof van Cassatie echter dat artikel 78 van de Zeewet van openbare orde is en dus ook van toepassing is op buitenlandse schepen³²². Smeesters en Winkelmolen meenden dat dit arrest de desbetreffende controverse definitief beslechtte, zodat een kapitein in België een scheepsverklaring moet afleggen zelfs wanneer de wet van de vlagstaat hem daarvan vrijstelt³²³, en ook latere auteurs als De Smet volgden het hoogste Hof³²⁴. Hennebicq had echter overtuigend geargumenteed dat geen enkele tekst kapiteins verplicht om een scheepsverklaring af te leggen in een Belgische haven die noch de vertrekhaven, noch een noodhaven is³²⁵.

Hieraan kan nog worden toegevoegd dat het niet afleggen van een scheepsverklaring door het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij niet strafrechtelijk wordt gesanctioneerd. Dit berust op een bewuste keuze van de wetgever³²⁶.

Vermeldenswaard is voorts dat artikel 38 van de Zeewet van 1879, dat, o.m. in navolging van artikel 248 van de *Code de commerce*, de kapitein, behoudens dreigend gevaar, verbood om over te gaan tot lossing vooraleer hij zijn scheepsverklaring had afgelegd, in het licht van voormeld cassatie-arrest van 16 juni 1898, dat ook deze bepaling kwalificeerde als van openbare orde en derhalve van toepassing op buitenlandse schepen³²⁷, werd opgeheven bij Wet van 21 augustus 1879³²⁸. Uit de voorbereidende werken blijkt dat over de afschaffing van deze bepaling gunstig was geadviseerd door het Comité Maritime International, dat, anders dan België, de meeste andere landen alleen een scheepsverklaring eisten ingeval van schipbreuk, averijen of ongevallen, dat het niet wenselijk was dat de Belgische wetgever ter zake verplichtingen oplegde aan kapiteins van buitenlandse schepen, en dat de oprechtheid van de scheepsverklaring kan worden nagegaan a.d.h.v. het scheepsdagboek, verhoor van de bemanning en, vooral, de gebruikelijke technische

³¹⁸ Hennebicq II.I, 370, nr. 342.

³¹⁹ Smeesters-Winkelmolen I, 307, nr. 205.

³²⁰ Smeesters-Winkelmolen I, 306, nr. 204.

³²¹ Zie uitvoerig Jacobs I, 220-222, nrs. 188-189 en de verwijzingen aldaar.

³²² Cass. 16 juni 1898, *JPA* 1898, 451 (vonnis *a quo*: Kh. Antwerpen, 9 oktober 1897, *JPA* 1898, 22); vgl. *Pand.B.*, v° Capitaine de navire, nr. 396.

³²³ Smeesters-Winkelmolen I, 269, nr. 170 en 305-306, nr. 203.

³²⁴ De Smet I, 107, nr. 82.

³²⁵ Hennebicq II.I, 362-363, nr. 337; zie aldaar echter ook 374, nr. 348.

³²⁶ Zie Jacobs I, 221-222, nr. 189.

³²⁷ Zie Hennebicq II.I, 371-372, nr. 344.

³²⁸ *BS*, 16-17 juni 1902.

deskundigenonderzoeken³²⁹. Deze overwegingen tonen aan dat de Belgische wetgever het belang van de scheepsverklaring reeds een eeuw geleden sterk relativeerde.

De analoge verplichtingen i.v.m. de scheepsverklaring opgenomen in de *Code de commerce* werden destijds in Frankrijk geacht alleen te gelden voor de kapiteins van Franse schepen. De desbetreffende regeling beoogde alleen het toezicht op Franse schepen. Dat bleek o.m. uit de opname in het wetboek van verplichtingen i.v.m. het afleggen van scheepsverklaringen voor de nationale autoriteiten in het buitenland. Er werd dan ook aangenomen dat buitenlandse kapiteins die naar de wet van hun vlagstaat geen scheepsverklaring dienden af te leggen, bij aankomst in een Franse haven niet alsnog dergelijke verplichting moesten naleven ingevolge de Franse wet³³⁰.

5.112. De huidige praktijk waarbij de scheepsverklaringen worden ingediend met tussenkomst van tussenpersonen strookt kennelijk niet met de intentie van de wetgever om de kapitein deze formaliteit persoonlijk te doen vervullen, opdat de rechter via een ondervraging controle kan uitoefenen³³¹. Ook dit illustreert hoe obsoleet de desbetreffende regelgeving is.

5.113. In de praktijk stellen buitenlandse kapiteins meestal Engelstalige scheepsverklaringen op, die ter griffie worden neergelegd samen met een Nederlandse vertaling. De vraag rijst of in de nieuwe wettelijke regeling niet kan worden volstaan met een neerlegging van het Engelstalige origineel, zodat geen vertaling meer nodig is.

Ondanks de tussenkomst van een magistraat, vormt de scheepsverklaring, in de huidige wetgeving, en overigens net als het scheepsdagboek, geen akte van rechtspleging, en is zij derhalve niet onderworpen aan de bepalingen van de Wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken³³². De Voorzitter oefent *in casu* immers geen rechtsmacht uit³³³. Wél toepasselijk zijn daarentegen de wetten op het gebruik der talen in bestuurszaken; zij regelen de taal die de Voorzitter moet gebruiken³³⁴. De Voorzitter wiens ambtsgebied uitsluitend uit gemeenten zonder speciaal taalregime van het Nederlands taalgebied bestaat, dient bijv. uitsluitend het Nederlands te gebruiken³³⁵. Dit betekent echter niet dat ook de kapitein bij het – mondeling of schriftelijk – afleggen van de scheepsverklaring deze taal dient te gebruiken. Zoals hoger werd aangegeven³³⁶, lijkt de kapitein niet als een onderneming of bedrijf te kunnen worden beschouwd en zijn de wetten en decreten aangaande het taalgebruik in wettelijk of reglementair voorgeschreven akten en bescheiden van nijverheids-, handels- en financiële bedrijven of van ondernemingen bijgevolg niet toepasselijk. De taal die de kapitein bij het afleggen van de scheepsverklaring dient te gebruiken, lijkt op heden door geen enkele wet te worden voorgeschreven.

De vraag of de federale wetgever dan wel de gemeenschapswetgever bevoegd is om de taal van de scheepsverklaring te regelen, kan op dezelfde wijze als i.v.m. het scheepsdagboek worden beantwoord. Allicht kan worden gesteld dat de federale wetgever bevoegd is om, met betrekking tot de scheepsverklaring, het taalgebruik door de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel

³²⁹ Zie *Parl.St.*, Kamer, 1901-02, nr. 70, 1-3; *Parl.St.*, Kamer, 1901-02, nr. 149, 1-3; *Parl.St.*, Senaat, 1901-02, nr. 78, 1-2.

³³⁰ Ripert I, 237, nr. 264 en de verwijzingen aldaar.

³³¹ Zie Jacobs I, 219, nr. 186; Smeesters-Winkelmolen I, 304-305, nr. 202.

³³² BS 22 juni 1935.

³³³ Tindemans, L., *Taalgebruik in gerechtszaken*, Gent-Leuven, E.Story-Scientia, 1973, 22, nr. 29, Van Hoorebeke, A., *L'emploi des Langues en Justice*, Brussel, Bruylant, 1936, 8, nr. 4.

³³⁴ Zie reeds *supra*, nr. 5.104, betreffende het scheepsdagboek.

³³⁵ Art. 33, § 1 Wetten op het gebruik der talen in bestuurszaken, gecoördineerd bij Koninklijk Besluit van 18 juli 1966 (BS 2 augustus 1966).

³³⁶ Zie eveneens *supra*, nr. 5.104.

te regelen. Een regeling van het taalgebruik door de kapitein bij het afleggen van de scheepsverklaring, zou ook tot de federale bevoegdheid behoren, maar mag niet inhouden dat het gebruik van het Nederlands, het Frans of het Duits hem wordt verboden. Deze drie talen mag hij steeds vrij gebruiken. Een louter permissieve bepaling die het gebruik van één of meer bijkomende talen toelaat, lijkt met de grondwettelijke taalvrijheid hoe dan ook verenigbaar te zijn.

5.114. De bepalingen van de Zeewet i.v.m. de scheepsverklaring zijn niet van toepassing op binnenschepen.

Artikel 39 van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 bepaalt evenwel:

Overkomt een ongeval aan het binnenschip, de lading of de bemanning, dan is de zetschipper gehouden dadelijk van het voorval een verslag op te maken, dat door ten minste twee getuigen wordt bevestigd. Dit verslag moet opgeven: den naam van de personen die zich aan boord bevonden en van de getuigen van het ongeval, het juiste ogenblik waarop het gebeurd is, de oorzaken van het ongeval, de middelen in het werk gesteld om de gevolgen er van te verminderen of de redding te bewerken en, in het algemeen, alle aanwijzingen van aard om de betrokken partijen voor te lichten. Een afschrift van het verslag dient onmiddellijk aan den reeder gezonden.

Het is betwijfelbaar of deze verplichting in de praktijk wordt nageleefd. Opmerkelijk is dat zij alleen geldt voor de zetschipper en dat afschrift moet worden gezonden aan de reder, in wiens belang de regeling op het eerste gezicht schijnt te zijn opgevat. Het feit dat in het Paritair Comité voor de binnenscheepvaart overeenstemming bestaat over de wenselijkheid om geheel de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 op te heffen en het gemeenrechtelijke regime van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 in de plaats te stellen³³⁷, bevestigt alleen maar dat de aangehaalde bepaling van weinig of geen praktisch belang meer is.

5.115. In de pleziervaart wordt aanbevolen om, wanneer daartoe aanleiding is, een scheepsverklaring op te stellen³³⁸, maar een wettelijke regeling ontbreekt.

5.116. Alleszins dient te worden besloten dat de huidige wettelijke regeling m.b.t. de scheepsverklaring in de zeevaart fundamenteel voorbijgestreefd is.

Vooreerst is het in de Zeewet gemaakte onderscheid tussen soorten scheepsverklaringen (en bijhorende procedures) naargelang de aangelopen haven (de thuishaven dan wel tussenhavens) en de feitelijke omstandigheden in de hedendaagse realiteit van het zeevaartbedrijf niet meer relevant. Schepen worden immers nog zelden vanuit de thuishaven uitgereed met het oog op een bepaalde individuele en afgebakende zee-expeditie en scheepsincidenten kunnen zich nu eenmaal overal voordoen. De onderscheiding in de Zeewet tussen allerhande hypothesen is in de dagelijkse praktijk dus zonder betekenis.

Ten tweede worden de door de wet beschreven formaliteiten niet meer nageleefd. De kapiteins bieden zich niet meer persoonlijk aan. De rechter voert geen actief onderzoek. De wettelijke procedures zijn onrealistisch en archaïsch. Ook in het buitenland wordt een verregaande desinteresse voor de wettelijk voorziene procedures vastgesteld³³⁹.

Ten derde is de rechterlijke verificatie van de scheepsverklaring na schipbreuk, wat Belgische schepen betreft, zonder zin geworden sinds de oprichting van de Onderzoeksraad voor de

³³⁷ Zie *supra*, nr. 5.44.

³³⁸ Deseck, P., *Scheepsdocumenten voor de pleziervaart*, Brugge, die Keure, 1989, 105-106.

³³⁹ Zie *inz.*, m.b.t. Duitsland, *infra*, nr. 5.137.

Zeevaart. Reeds bij de voorbereiding van de Zeewet van 1879 werd erop geattendeerd dat de instelling van dergelijk onderzoeksorgaan een mogelijk alternatief was³⁴⁰. Ook buitenlandse rechtsleer wijst erop dat de officiële onderzoeken door de vlagstaat veel belangrijker zijn dan de regeling m.b.t. de scheepsverklaring³⁴¹. Het instellen van dergelijke onderzoeken wordt overigens verplicht gesteld door het VN Zeerechtverdrag³⁴².

Ten vierde geeft de Belgische wetgeving geen helder antwoord op de vraag of de erdoor opgelegde verplichtingen i.v.m. het afleggen van een scheepsverklaring ook gelden voor kapiteins van buitenlandse schepen die een Belgische haven aanlopen. Uit het onderzoek hierboven is alvast geen noodzaak gebleken om in het Belgisch Scheepvaartwetboek aan die kapiteins nog dergelijke verplichtingen op te leggen.

Ten vijfde is de bewijswaarde van de scheepsverklaring in België in de Zeewet niet duidelijk bepaald. De rechtspraak en rechtsleer zijn terughoudend om een bijzondere bewijswaarde aan te nemen. Zoals hieronder zal blijken, blijkt ook in het buitenland een argwaan tegenover de initieel door de wetgevers beoogde bijzondere bewijskracht van de scheepsverklaring³⁴³, zoniet een tendens tot expliciete wetgevende negatie van elke bijzondere bewijswaarde³⁴⁴.

Ten zesde gebeurt de bewijsvoering in maritieme geschillen heden ten dage vooral met medewerking van gerechtsdeskundigen, zoals deze behorend tot de Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen. Deze bewijsvoering verloopt aan de hand van het gemeen recht inzake bewijs en deskundigenonderzoek. De scheepsverklaring speelt in dit verband nauwelijks nog een rol. Desgevraagd deelde de Nautische Commissie mee dat de scheepsverklaring in de praktijk niet wordt behandeld als een document met een bijzondere bewijswaarde, en bij het vergaren van relevant bewijsmateriaal slechts één element is.

Ten zevende stelde Tuja reeds in 1935 vast dat de Belgische (en Franse) wetgeving inzake scheepsverklaringen vergeleken met die van vele andere landen eerder strikt was³⁴⁵. De hieronder gemaakte rechtsvergelijkende notities³⁴⁶ bevestigen dit beeld alleen maar.

- ONTBREKEN VAN EEN WETTELIJKE REGEL M.B.T. DE RECHTERLIJKE
BEVOEGDHEID

5.117. In rechtspraak en rechtsleer heeft betwisting bestaan over de rechterlijke bevoegdheid t.a.v. geschillen tussen de kapitein en de reder. Deze betwisting vond haar oorzaak in de onduidelijkheid over het rechtsstatuut van de kapitein. Enerzijds werd gewezen op artikel 3 van Boek I van het Wetboek van Koophandel, luidens welk “elk akkoord en elke overeenkomst betreffende het loon van schepelingen” alsook “alle verbintenissen van zeelieden voor de dienst op koopvaardischepen” als daden van koophandel worden beschouwd. Anderzijds bepaalt artikel 578, 1° van het Gerechtelijk Wetboek dat de arbeidsrechtbank kennis neemt van de geschillen inzake arbeidsovereenkomsten. Het Antwerpse Arbeidshof oordeelde dat de rechtbank van koophandel, die luidens artikel 573, 1° Ger.W. kennis neemt “van de geschillen tussen kooplieden, die handelingen betreffen die de wet als daden van koophandel aanmerkt en die niet onder de algemene bevoegdheid van de vrederechter (of onder de bevoegdheid van de politierechtbanken) vallen”, ter zake onbevoegd is nu de kapitein geen handelaar is. Artikel 574,

³⁴⁰ Zie *supra*, nr. 5.107.

³⁴¹ Zie nogmaals, m.b.t. Duitsland, *infra*, nr. 5.137.

³⁴² Art. 94.7 VN Zeerechtverdrag.

³⁴³ Zie inz., m.b.t. Frankrijk, *infra*, nr. 5.155.

³⁴⁴ Zie inz., m.b.t. Nederland, *infra*, nr. 5.162.

³⁴⁵ Tuja, 122.

³⁴⁶ Zie *infra*, nrs. 5.132 e.v.

7° Ger.W., dat bepaalt dat de rechtbank van koophandel, “zelfs wanneer partijen geen handelaar zijn”, kennis neemt van “vorderingen inzake zee- en binnenvaart”, doet daar volgens het Hof niets aan af³⁴⁷. Hoewel de onderliggende redenering van het Hof, dat het werknemersstatuut van de kapitein diens lasthebbersfunctie is gaan domineren, in wezen correct is³⁴⁸, kan de verkozen oplossing bezwaarlijk met de letter van artikel 574, 7° Ger.W. in overeenstemming worden gebracht. Een wetgevende tussenkomst is dus sowieso wenselijk.

Bovendien wees Libert erop dat de vermelde principe-uitspraak nog geen antwoord geeft op de vraag naar de rechterlijke bevoegdheid t.a.v. (specifieke) geschillen i.v.m. de lasthebbersopdrachten van de kapitein. Mogelijk kan in dit verband worden gehandhaafd dat de rechtbank van koophandel bevoegd is³⁴⁹.

Er moet dus worden besloten dat de rechterlijke bevoegdheid heden op onduidelijke wijze is geregeld en dat een wetgevende precisering gewenst is.

- ONTBREKEN VAN EEN WETTELIJK STATUUT VOOR ANDERE GEZAGVOERDERS

5.118. De huidige Belgische wetgeving regelt het statuut van de gezagvoerder van andere vaartuigen dan zeeschepen in de zin van artikel 1 van de Zeewet³⁵⁰ hoogstens op fragmentaire wijze. Doordat de bepalingen van de Afdeling van de Zeewet over de kapitein, behoudens de artikelen 58 en 67 betreffende de aansprakelijkheid³⁵¹, alleen gelden voor de kapiteins van zeeschepen in de zin van artikel 1 van de Zeewet, zijn zij niet van toepassing op schippers van binnen- en pleziervaartuigen of op gezagvoerders van overheidsvaartuigen.

5.119. Duidelijk is wel dat de schipper van een zeevissersschip en de zetschipper in de binnenvaart principieel met de scheepseigenaar of reder zijn verbonden door een arbeidsovereenkomst, welke geregeld wordt door de hierboven reeds vermelde Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 resp. de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936. Noch deze wetten, noch de Zeewet bevatten algemene bepalingen over de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de schipper van een zeevissersschip of de zetschipper.

5.120. De Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 geeft aan dat de schipper van een zeevissersschip bevoegdheid heeft om voor rekening van de reder zeevissers aan te werven (art. 7), inz. om in het buitenland een zeevisser te vervangen³⁵². Verdere vertegenwoordigingsbevoegdheid heeft de wetgever niet aan de schipper van een zeevissersschip toegekend.

5.121. De rechtsleer stelt doorgaans categoriek dat de binnenschipper niet kan worden gelijkgesteld met de kapitein van een zeeschip, omdat hij nooit te maken heeft met een gelijkaardig isolement op zee of in vreemde havens, en steeds contact kan nemen met de reder, zoniet met de gerechtelijke of bestuurlijke overheden. Daarom is de binnenschipper niet

³⁴⁷ Arbh. Antwerpen, 8 november 1984, *JIT* 1985, 190, met noot X.

³⁴⁸ Zie daarover reeds *supra*, nr. 5.72.

³⁴⁹ Zie Libert, H., “De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij”, *RW* 1985-86, (2667), 2685, nr. 15; zie eerder reeds Libert, H., “De scheepskapitein. Zijn rechtsstatuut vanuit het arbeidsrecht benaderd”, *JIT* 1984, (373), 375, nr. 6; zie in deze zin Arbrb. Antwerpen, 25 april 1975, *RW* 1975-76, 1896, met noot J.G; zie ook Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij*, Brussel, Larcier, 2001, 33-34, nr. 29.

³⁵⁰ Over het begrip schip, zie Blauwboek 3 en ook reeds Blauwboek 2.

³⁵¹ Art. 273, § 1, 2° Zeewet.

³⁵² *Parl.St.*, Kamer, 2001-02, nr. 1728/001, 9; zie nader art. 11, tweede lid K.B. 17 februari 2005 tot uitvoering van de bepalingen van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser (*BS* 7 maart 2005).

gemachtigd om akten van burgerlijke stand op te stellen, zeetestamenten te ontvangen, tuchtrechtelijke macht uit te oefenen of de scheepseigenaar in rechte te vertegenwoordigen³⁵³. Uit de parlementaire voorbereiding van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 kan nochtans worden afgeleid dat de wetgever de zetschipper wel degelijk als lasthebber van de scheepseigenaar of de reder beschouwde³⁵⁴.

5.122. In rechtspraak en rechtsleer wordt de schipper van een binnenschip gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid ontzegd, andermaal omdat de schipper geacht wordt steeds met de scheepseigenaar te kunnen communiceren³⁵⁵. Tegen de toen beschikbare rechtspraak in braken reeds Smeesters en Winkelmolen, blijkbaar gesteund door een gerechtsdeurwaarderspraktijk, een lans om betekeningen aan boord van binnenschepen mogelijk te maken³⁵⁶. Auteurs als De Smet zijn elke gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de binnenschipper echter blijven ontkennen³⁵⁷. Een wettelijke regeling m.b.t. betekeningen aan boord van binnenschepen bestaat alleszins niet³⁵⁸. Betekening aan boord waarborgt in de regel beter de rechten van de verdediging van de binnenschipper dan een betekening aan diens woonplaats³⁵⁹.

5.123. De hierboven behandelde cassatierechtspraak over de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein³⁶⁰ betreft kennelijk uitsluitend kapiteins van koopvaardischepen.

5.124. Wat de persoonlijke aansprakelijkheid betreft, is de wettelijke regeling voor andere gezagvoerders dan kapiteins van zeeschepen erg gebrekkig. Hierop zal nog nader worden ingegaan³⁶¹.

5.125. Over het privaatrechtelijk statuut van de schipper of gezagvoerder van pleziervaartuigen of overheidsvaartuigen is in de Belgische wetgeving voor het overige niets terug te vinden.

5.126. Zoals hieronder vermeld, werd tijdens de consultatie a.d.h.v. het Groenboek bijzondere aandacht gevraagd voor het ontbreken van een wettelijk statuut van de gezagvoerder van commercieel uitgebate plezierjachten³⁶².

- ONTBREKEN VAN EEN IPR-REGELING

5.127. Hierboven werd reeds de aandacht gevestigd op het vraagstuk van het recht dat de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van deze kapiteins beheerst³⁶³. De rechtspraak van het Hof van Cassatie beschouwt de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein alvast als een procesrechtelijke aangelegenheid, welke wordt beheerst door de *lex fori*³⁶⁴.

³⁵³ De Smet I, 145, nr. 106.

³⁵⁴ *Parl.St.*, Kamer, 1933-34, 7.

³⁵⁵ Zie o.m. Smeesters-Winkelmolen I, 273, nr. 173.

³⁵⁶ Smeesters-Winkelmolen I, 274-275, nr. 175.

³⁵⁷ De Smet I, 145, nr. 106.

³⁵⁸ I.v.m. de inschrijving in de bevolkingsregisters en inz. op een referentieadres van personen die in een mobiele woning zoals een binnenschip verblijven, zie W. 19 juli 1991 betreffende de bevolkingsregisters, de identiteitskaarten, de vreemdelingenkaarten en de verblijfsdocumenten en tot wijziging van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen (*BS* 3 september 1991, zoals gewijzigd).

³⁵⁹ Smets, A., "Art. 35", *OGR* (december 2002), 143, nr. 9.

³⁶⁰ Zie *supra*, nrs. 5.87-5.88.

³⁶¹ Zie *infra*, nrs. 5.278 e.v.

³⁶² Zie *infra*, nr. 5.177.

³⁶³ Zie inz. *supra*, nrs. 5.88 en 5.91.

³⁶⁴ Zie nogmaals *supra*, nr. 5.88.

Het Hof overwoog in zijn arrest van 14 januari 2005 meer in het algemeen “[d]at de kapitein geacht wordt de wettelijke vertegenwoordiger te zijn van de rederij ter zake van rechtshandelingen gesteld betreffend dat schip”, daarbij echter niet verhelderend wat de rol is van de vreemde vlagstaatwetgevingen waarin die bevoegdheden expliciet zijn vastgesteld (en vaak beperkt). Voorts is hierboven rechtsonzekerheid gebleken omtrent de toepasselijkheid van sommige bepalingen van de Zeewet over de kapitein op gezagvoerders van buitenlandse schepen³⁶⁵.

B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

5.128. Ofschoon daarover geen algemene verdragsregeling bestaat³⁶⁶, is het internationaal gebruikelijk dat de kapitein publiekrechtelijke taken uitoefent als vertegenwoordiger van de vlagstaat. Dat ook kapiteins van Belgische schepen bevoegdheden i.v.m. het openbaar-gezag uitoefenen, en dat deze bevoegdheden worden bepaald door het Belgisch recht, is dus volstrekt normaal. Wel dient eraan herinnerd dat het Hof van Justitie er herhaaldelijk op heeft gewezen dat de Lidstaten de betrekkingen van kapitein (en eerste stuurman) op onder hun vlag varende koopvaardischepen slechts aan eigen onderdanen mogen voorbehouden, wanneer de aan de kapiteins (en de eerste stuurmannen) van deze schepen toebedeelde bevoegdheden van openbaar gezag daadwerkelijk regelmatig worden uitgeoefend en niet slechts een zeer gering deel van hun werkzaamheden vormen³⁶⁷.

5.129. M.b.t. het privaatrechtelijk statuut van de kapitein bestaat evenmin een omljnde internationale verdragsregeling. Hoewel reeds een aanzet werd gegeven tijdens het Antwerps zeerechtcongres van 1885, waar vooral de persoonlijke aansprakelijkheid en het IPR m.b.t. de vertegenwoordigingsbevoegdheid aandacht kregen³⁶⁸, is nooit een doorgedreven poging ondernomen om dergelijke omvattende regeling tot stand te brengen. Zoals hieronder vermeld, gelden heden wel enkele internationale verdragsregelingen i.v.m. specifieke aspecten van de persoonlijke aansprakelijkheid van gezagvoerders en schepelingen³⁶⁹. De bevoegdheid van de kapitein om een bergingsovereenkomst te sluiten is uitdrukkelijk erkend in het Bergingsverdrag 1989; dat verdrag bevestigt ook de verplichting van de kapitein tot hulpverlening³⁷⁰.

5.130. Wat de algemene principes i.v.m. de taken en de bevoegdheden van de kapitein betreft vertonen de meeste nationale wetgevingen, ondanks de ontstentenis van een internationale harmonisering bij verdrag, opvallende parallellen³⁷¹. Dit heeft te maken met de diepe historische worteling van de desbetreffende regels van het Europese zeerecht en de universele uitstraling van hun codificatie in wetten zoals de *Ordonnance de la marine* en de *Code de commerce* welke, zoals gezien, hun invloed laten gelden tot in de huidige Belgische Zeewet. Eerder rechtsvergelijkend onderzoek naar het statuut van het scheepsdagboek en de scheepsverklaring leerde dat ook de desbetreffende reglementering in de meeste landen analoog is³⁷².

³⁶⁵ Zie *supra*, nr. 5.111.

³⁶⁶ Voor een overzicht van internationale bronnen m.b.t. de kapitein, zie Cartner-Fiske-Leiter, 39 e.v.

³⁶⁷ Zie o.m. HvJ 30 september 2003, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española / Administración del Estado, C-405/01, *Jur.* 2003, I-10391.

³⁶⁸ Zie inz. *Actes du congrès de droit commercial d'Anvers (1885). Droit maritime - Lettre de change*, Brussel / Parijs, Ferdinand Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1886, 414-415.

³⁶⁹ Zie *infra*, nr. 5.311.

³⁷⁰ Zie Blauwboek 8.

³⁷¹ Zie ook de aanbeveling voor nationale wetgeving in Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, Bangkok, United Nations, 1991, 91-92.

³⁷² Ripert I, 235-236, nr. 263.

5.131. Specifiek wat het IPR inzake vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein betreft is het interessant de tijdens het Antwerpse zeerechtcongres van 1885 aangenomen verwijzingsregel in herinnering te brengen:

*Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, le vendre, l'hypothéquer, contracter un emprunt à la grosse, sont déterminés par la loi du pavillon, sauf par lui à se conformer, quant à la forme des actes, soit à cette loi, soit à celle du lieu du contrat*³⁷³.

Tijdens het zeerechtcongres van Brussel van 1888 werd dit principe als volgt bevestigd:

La loi du pavillon servira à déterminer:

[...]

7° *Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse, sauf à se conformer, quant aux formalités préalables et à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent ces formalités;*

[...] ³⁷⁴.

Internationale rechtsleer is de toepasselijkheid van het recht van de vlagstaat op de vertegenwoordigingsbevoegdheden van de kapitein blijkbaar steeds blijven bevestigen. Als verklaring wordt o.m. gewezen op de vermenging van publiek- en privaatrechtelijke taken van de kapitein, de wenselijkheid om beide aan dezelfde wet te onderwerpen, en de noodzaak van rechtszekerheid en voorspelbaarheid, vooral vanuit het oogpunt van de scheepseigenaar of reder, maar ook hun medecontractanten³⁷⁵. Ook Belgische zeerecht- en IPR-deskundigen noteerden dat de toepasselijkheid van de wet van de vlagstaat op de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein een “algemeen aanvaarde uitzondering” is op de regel dat de vertegenwoordigingsbevoegdheid wordt beheerst door de wet van de plaats waar de vertegenwoordiger is opgetreden³⁷⁶.

In het klassieke, door rechtsgeschiedenis en rechtsvergelijking geïnspireerde zeerechthandboek van Maclachlan wordt de klassieke regel als volgt toegelicht:

Any shipmaster in a foreign country is for some purposes the agent of the owners, and for some purposes the agent of the freighters. The agency that we speak of here is devolved upon him by the law of his flag. The same law that confers this authority ascertains its limits; and the flag at the masthead is notice to all the world of the extent of such power to bind the owners of the freighters by his acts.

This authority is derived from public law; the person on whom it is conferred is proclaimed a public agent. He is invested with such public authority by a law that is peculiar and specific. The municipal law governs other agents in general; the law maritime is made for the shipmaster in particular, in contemplation of his intercourse with maritime nations all over the world. But, if this were the general law maritime, owners and freighters might be bound without their consent. It may well be that the provisions of the national code, or the principles administered by the national tribunal, are identical with the rules and principles of the general maritime law; their binding effect, however, is wholly due to their adoption by the national will, and the owners and freighters, ex hypothesi, are in that case consenting parties. This authority, therefore, and public capacity of the master as their agent, is conferred upon him and declared by the maritime law of his flag.

³⁷³ *Actes du congrès de droit commercial d'Anvers (1885). Droit maritime - Lettre de change*, Brussel/Parijs, Ferdinand Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1886, 415.

³⁷⁴ *Actes du congrès de droit commercial de Bruxelles (1888). Droit maritime - Lettre de change*, Brussel / Parijs, Ferdinand Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1889, 407-408.

³⁷⁵ Zie Manca I, 23 en, over de verveing van publiek- en privaatrechtelijke taken, 274.

³⁷⁶ Aldus Van Hecke, G. en Lenaerts, K., *Internationaal privaatrecht*, s.l., E. Story-Scientia, 1989, 337, nr. 724; in dezelfde zin Jacobs I, 201, nr. 164; Smeesters-Winkelmolen I, 269, nr. 170.

Is the foreigner, who deals in his own country with this agent, bound by that law? First, he has notice of it, and, therefore, if he be, there is no injustice. Secondly, it is intended that he should be bound by it, and to hold afterwards that he is not, results in a repeal of the law, and the spoliation of private property.

First, the notice of which we have spoken is to be read in the national flag that he hoists on every sea, and sails under into every port. Agents under the municipal law, even within the bounds of municipal jurisdiction, bear no such public credentials. Moreover, his command on board, the ship's papers, and all the circumstances that connect him with the vessel isolate the master in the eyes of the world, and demonstrate his relation to the owners and freighters as their agent for a specific purpose, and with powers well defined under the national maritime law.

And, secondly, that the foreigner is by national intention to be bound by it, is implied in the very making of the law. For, if not, then this law by intention is circumscribed within the limits of the municipal law; it is then all but a nullity in point of national purpose and effect, since three-fourths of the maritime traffic of the country are by supposition beyond its compass; and all property, the ships, freights, and cargoes, in any way engaged in foreign maritime commerce, is then at the mercy of foreign legislation in any country, however unsettled or savage, or, if settled, however peculiar in the principles of its jurisprudence, provided the sovereignty that presides has been recognised by His Majesty's government³⁷⁷.

In 2009 bleven Cartner, Fiske en Leiter uitgaan van de toepasselijkheid van de wet van de vlagstaat op alle functies van de kapitein³⁷⁸.

In 2010 stelde de Italiaanse zeerechtprofessor Carbone dat de toepassing van de wet van de vlag in maritieme zaken een adequate toepassing blijft van de gemeenrechtelijke aanknoping aan de “siège des affaires”. In bepaalde gevallen moeten de vrijwillige zowel als de wettelijke vertegenwoordiging door de kapitein volgens Carbone echter kunnen worden beheerst door het recht van de plaats waar de vertegenwoordigingsbevoegdheid wordt uitgeoefend, omdat dit kan leiden tot een betere bescherming van de vertegenwoordigde en van de derden waarmee wordt gecontracteerd. In publiekrechtelijke aangelegenheden blijft de wet van de vlag gelden, en inzake de procesrechtelijke vertegenwoordiging speelt alleszins de *lex fori*³⁷⁹.

Het is onduidelijk of de wettelijke bevoegdheden van de kapitein – inbegrepen deze op privaatrechtelijk gebied – thans worden beheerst door het gemene IPR inzake overeenkomsten, inz. de Rome I-Verordening. Zoals gezien beheerst deze laatste in principe wel het arbeidsovereenkomstenrechtelijke statuut van de kapitein³⁸⁰. In lijn met de geschetste klassieke zeerechtelijke zienswijze kan worden geargumenteed dat de wettelijke bevoegdheden van de kapitein in de zin van de Rome I-Verordening in hun geheel van administratiefrechtelijke aard zijn en alleen daardoor reeds buiten de werkingssfeer van de verordening vallen³⁸¹. Er kan inderdaad worden gesteld dat niet alleen de bevoegdheden van de kapitein als vertegenwoordiger van het openbaar gezag van de vlagstaat, maar ook deze als wettelijke vertegenwoordiger van de scheepseigenaar of reder een publiekrechtelijke inslag hebben. Deze bevoegdheden vloeien immers rechtstreeks voort uit de wet (reden waarom de kapitein in Frankrijk niet als een contractuele lasthebber werd gekwalificeerd, maar wel als een wettelijke lasthebber of als een wettelijke vertegenwoordiger)³⁸², zij bestaan ook wanneer de kapitein geen werknemer is en wanneer de kapitein door een ander bemanningslid of opvarende – zelfs buiten medeweten van de scheepseigenaar of reder – wordt opgevolgd, en zij zijn vooral van belang om het goede beheer van het schip en de lading alsmede het welzijn van de opvarenden te verzekeren in

³⁷⁷ MacLachlan, D., *A treatise on the law of merchant shipping*, Londen, Sweet and Maxwell, 1932, 123-124.

³⁷⁸ Cartner-Fiske-Leiter, 88 en 95

³⁷⁹ Zie Carbone, 294-297.

³⁸⁰ Zie *supra*, nrs. 5.21 en 5.29.

³⁸¹ Zie art. 1.1, tweede lid Rome I-Verordening.

³⁸² Zie Tuja, 346 e.v. en 355-356, met de verwijzingen. Op zich is dit geen voldoende indicatie, want ook andere contractueel aangeduide vertegenwoordigers beschikken over bij wet vastgelegde bevoegdheden.

noodsituaties, zodat ze van algemeen belang zijn. Anderzijds wordt breed aanvaard dat de privaatrechtelijke, inz. commerciële vertegenwoordigingsbevoegdheden door de werkgever en de kapitein contractueel kunnen worden gemoduleerd – inz. beperkt –, waarbij wel behoefte bestaat aan bescherming van derden te goeder trouw. In die context is duidelijk wel sprake van een contractuele relatie. Verder hangt met de wettelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid in vele landen een procesrechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid samen, waarbij een spanning kan optreden tussen de *lex fori*, die per definitie de procesvoering beheerst, en de wet van de vlag.

Minstens moet worden geconcludeerd dat de wettelijke bevoegdheden van de kapitein moeilijk in het schema van de Rome I-Verordening vallen in te passen. Ook in dit opzicht verschijnt het zeerecht als een autonoom rechtsdomein, met eigen concepten en regels en een typische vermenging van publiek- en privaatrechtelijke aspecten die een vlotte plaatsing binnen gemeenrechtelijke rechtsregimes in de weg staan.

Blijkbaar in dezelfde geest is het Verdrag van Den Haag van 14 maart 1978 inzake de wet die van toepassing is op overeenkomsten met tussenpersonen en op de vertegenwoordiging³⁸³ uitdrukkelijk *niet* van toepassing verklaard op

the agency of a shipmaster acting in the exercise of his functions as such (art. 2, f))³⁸⁴.

Verder dient genoteerd dat de Rome I-Verordening niet van toepassing is op

de vraag of een vertegenwoordiger zijn principaal dan wel of een orgaan van een vennootschap, vereniging of rechtspersoon deze vennootschap, vereniging of rechtspersoon jegens een derde kan binden (art. 1.2, g)).

Het WIPR bevat ter zake de volgende bepaling:

Art. 108. Recht toepasselijk op de gevolgen van een vertegenwoordiging tegenover derden.

De vraag of een tussenpersoon de persoon voor wiens rekening hij beweert te handelen, ten aanzien van derden kan vertegenwoordigen, wordt beheerst door het recht van de Staat op wiens grondgebied de tussenpersoon handelt. Behoudens tegenbewijs wordt vermoed dat dit de Staat is op wiens grondgebied hij zijn gewone verblijfplaats heeft.

Het is niet duidelijk of een kapitein kan worden beschouwd als een “tussenpersoon” in de zin van deze bepaling.

Voorts is de Rome I-Verordening evenmin van toepassing op de rechtspleging (art. 1.3).

In het licht van dit alles rijst de vraag of de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein niet beter expliciet buiten het werkingsveld van de Rome I-Verordening was gelaten, dan wel of deze verordening ter zake geen bijzondere regeling had moeten bevatten.

Tussentijds kan alvast worden geconcludeerd dat het IPR m.b.t. de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein internationaal en Europees niet duidelijk is geregeld.

³⁸³ *Trb.*, 1987, 138. België is geen partij bij dit verdrag, Nederland en Frankrijk wel.

³⁸⁴ Zie daarover Boonk, 164.

C) KRITIEK IN HET LICHT VAN BUITENLANDSE WETGEVING

- INLEIDING

5.132. In wat volgt worden indicaties gegeven i.v.m. het wettelijk statuut van de kapitein in andere landen³⁸⁵. Hierbij zullen hier en daar ook reeds enkele aansprakelijkheidsregelen worden vermeld, daar deze in diverse buitenlandse wetgevingen zijn vermengd met de andere relevante regelen. In het hieronder volgende afzonderlijke deel over de persoonlijke aansprakelijkheid van de gezagvoerders en de schepelingen³⁸⁶ zal nader op de aansprakelijkheidsregelen worden ingegaan.

- DUITSLAND

5.133. Het Duitse *Handelsgesetzbuch* bevat omtrent de kapitein van een koopvaardijship³⁸⁷ een erg uitvoerige, volgens de rechtsleer naar Duitse normen buitengewoon gedetailleerde³⁸⁸ regeling, die in vergelijking met de wetgeving van andere landen opvalt door een onmiskenbaar wantrouwen tegenover de kapitein, dat tot uiting komt in een omvangrijke en nadrukkelijke omschrijving van zijn verplichtingen en een gestrenge aansprakelijkheidsregeling.

5.134. De rechtspositie van de kapitein is gegrond op een *Anstellungsverhältnis* tegenover de reder, die wetgevend is uitgebouwd met een catalogus van publiekrechtelijke en handelsrechtelijke rechten en plichten. Ook in Duitsland is de kapitein geëvolueerd van een mede-ondernemer tot een werknemer³⁸⁹. Hij is verbonden door een gemeenrechtelijk *Dienstvertrag* in de zin van § 611 van het *Bürgerliches Gesetzbuch*³⁹⁰, dat echter mede wordt beheerst door o.m. het *Seemannsgesetz* van 26 juli 1957. Zoals hierboven reeds aangegeven³⁹¹, bevat deze laatste wet specifieke regelingen i.v.m. de kapitein en de andere bemanningsleden tewerkgesteld aan boord van Duitse koopvaardij schepen, inbegrepen tucht- en strafrechtelijke bepalingen.

5.135. Omtrent de door de kapitein in acht te nemen zorgvuldigheidsplicht en de corresponderende aansprakelijkheid bepaalt het *Handelsgesetzbuch* om te beginnen het volgende:

§ 511

Der Führer des Schiffes (Kapitän, Schiffer) ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Kapitäns anzuwenden. Er haftet für jeden durch sein Verschulden entstehenden Schaden, insbesondere für den Schaden, welcher aus der Verletzung der in diesem und den folgenden Abschnitten ihm auferlegten Pflichten entsteht.

§ 512

(1) Diese Haftung des Kapitäns besteht nicht nur gegenüber dem Reeder, sondern auch gegenüber dem Befrachter, Ablader und Ladungsempfänger, dem Reisenden und der Schiffsbesatzung.

(2) Der Kapitän wird dadurch, daß er auf Anweisung des Reeders gehandelt hat, den übrigen vorgenannten Personen gegenüber von der Haftung nicht befreit.

(3) Durch eine solche Anweisung wird auch der Reeder verpflichtet, wenn er bei der Erteilung der Anweisung von dem Sachverhältnis unterrichtet war.

³⁸⁵ Voor meer rechtsvergelijkende informatie, zie Cartner-Fiske-Leiter, 239 e.v.

³⁸⁶ Zie *infra*, nrs. 5.273 e.v.

³⁸⁷ Zie Rabe, 238, nr. 7.

³⁸⁸ Herber, 151.

³⁸⁹ Herber 146; Rabe, 237-238, nrs. 1-2.

³⁹⁰ Herber, 149; Rabe, 239, nr. 9; vgl. o.m. Puttfarken, 224-225, nrs. 545-546.

³⁹¹ Zie *supra*, nr. 5.32.

De in § 511 gearticuleerde regel is een concretisering van de gemeenrechtelijke zorgvuldigheidsnorm en vindt niet alleen op de naleving van overeenkomsten toepassing, maar op alle activiteiten van de kapitein³⁹².

5.136. De volgende bepalingen betreffen meer specifieke taken van de kapitein, en gaan hier en daar eveneens in op zijn aansprakelijkheid:

§ 513

Der Kapitän hat vor dem Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß das Schiff in seetüchtigem Stand, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantiert ist und daß die zum Ausweis für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere an Bord sind.

§ 514

(1) Der Kapitän hat zu sorgen für die Tüchtigkeit der Gerätschaften zum Laden und Löschen sowie für die gehörige Stauung nach Seemannsbrauch, auch wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird.

(2) Er hat dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht überladen und daß es mit dem nötigen Ballast und der erforderlichen Garnierung versehen wird.

§ 515

(1) Wenn der Kapitän im Ausland die dort geltenden Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze, nicht beobachtet, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Desgleichen hat er den Schaden zu ersetzen, welcher daraus entsteht, daß er Güter ladet, von denen er wußte oder wissen mußte, daß sie Kriegskonterbande seien.

§ 516

(1) Sobald das Schiff zum Abgehen fertig ist, hat der Kapitän die Reise bei der ersten günstigen Gelegenheit anzutreten.

(2) Auch wenn er durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, das Schiff zu führen, darf er den Abgang des Schiffes oder die Weiterfahrt nicht ungebührlich aufhalten; er muß vielmehr, wenn Zeit und Umstände gestatten, die Anordnung des Reeders einzuholen, diesem ungesäumt die Verhinderung anzeigen und für die Zwischenzeit die geeigneten Vorkehrungen treffen, im entgegengesetzten Fall einen anderen Kapitän einsetzen. Für diesen Stellvertreter ist er nur insofern verantwortlich, als ihm bei dessen Wahl ein Verschulden zur Last fällt.

§ 517

(1) Vom Beginn des Ladens an bis zur Beendigung der Löschung darf der Kapitän das Schiff gleichzeitig mit dem Steuermann nur in dringenden Fällen verlassen; er hat in solchen Fällen zuvor aus den Schiffsoffizieren oder der übrigen Mannschaft einen geeigneten Vertreter zu bestellen.

(2) Dasselbe gilt auch vor dem Beginn des Ladens und nach der Beendigung der Löschung, wenn das Schiff in einem nicht sicheren Hafen oder auf einer nicht sicheren Reede liegt.

(3) Bei drohender Gefahr oder wenn das Schiff sich in See befindet, muß der Kapitän an Bord sein, sofern nicht eine dringende Notwendigkeit seine Abwesenheit rechtfertigt.

§ 518

Wenn der Kapitän in Fällen der Gefahr mit den Schiffsoffizieren einen Schiffsrat zu halten für angemessen findet, so ist er gleichwohl an die gefaßten Beschlüsse nicht gebunden; er bleibt stets für die von ihm getroffenen Maßregeln verantwortlich.

³⁹² Rabe, 241, nrs. 1-3.

De in § 513 in algemene zin vermelde scheepspapieren zijn talrijk en divers. Ze worden alleszins niet in het *Handelsgesetzbuch* opgesomd³⁹³.

De bepaling van § 515 betreft alle toepasselijke buitenlandse rechtsregelingen³⁹⁴.

I.v.m. de vervanging van de kapitein, die is geregeld in het *Seemannsgesetz*³⁹⁵ en voorts in de hierboven aangehaalde §§ 516 (2) en 517 (1) van het *Handelsgesetzbuch*, merkt de rechtsleer op dat de Duitse buitenlandse vertegenwoordigingen heden geen noodkapiteins meer aanduiden³⁹⁶. Ook in de meeste andere onderzochte landen schijnt in dergelijke overheidstussenkomst niet meer door de wet te worden voorzien.

5.137. De wettelijke regeling i.v.m. scheepsdocumenten en formaliteiten luidt als volgt:

§ 520

Wird auf dem Schiff ein Tagebuch geführt, so sind alle Unfälle einzutragen, die sich während der Reise ereignen und die das Schiff, Personen oder die Ladung betreffen oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben können. Dabei ist eine vollständige Beschreibung dieser Unfälle unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel aufzunehmen.

§ 522

(1) Der Kapitän ist bei einem Unfall, der sich während der Reise ereignet und der das Schiff oder die Ladung betrifft oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben kann, berechtigt und auf Verlangen verpflichtet, die Aufnahme einer Verklärung zu beantragen. Das Verlangen kann von dem Reeder und von den Personen gestellt werden, für die der Unfall als Inhaber eines Rechts am Schiff, Ladungsbeteiligte, Reisende oder Personen der Schiffsbesatzung einen erheblichen Vermögensnachteil zur Folge haben kann. Der Kapitän ist berechtigt und auf Verlangen einer in Satz 2 genannten Person verpflichtet, die Aufnahme der Verklärung in dem Hafen, den das Schiff nach dem Unfall oder nach dem Verlangen zuerst erreicht und in dem sie ohne eine unverhältnismäßige Verzögerung der Reise möglich ist, oder im Falle des Schiffsverlustes an dem ersten geeigneten Ort zu beantragen.

(2) Die Verklärung wird im Geltungsbereich des Grundgesetzes durch die Gerichte, außerhalb desselben durch die vom Auswärtigen Amt durch Rechtsverordnung bestimmten Auslandsvertretungen der Bundesrepublik Deutschland aufgenommen.

§ 523

(1) In dem Antrag auf Aufnahme der Verklärung hat der Kapitän sich selbst zum Zeugnis zu erbieuten und die zur Feststellung des Sachverhalts sonst dienlichen Beweismittel zu bezeichnen. Dem Antrag ist eine öffentlich beglaubigte Abschrift der den Unfall betreffenden Eintragungen im Tagebuch und ein Verzeichnis aller Personen der Schiffsbesatzung beizufügen.

(2) Kann die beglaubigte Abschrift aus dem Tagebuch nicht beigelegt werden, so ist der Grund dafür anzugeben. Der Antrag muß in diesem Fall eine vollständige Beschreibung der erlittenen Unfälle unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel enthalten.

(3) Zur Aufnahme der Verklärung bestimmt das Gericht oder der Konsularbeamte einen tunlichst nahen Termin, zu welchem der Kapitän und die sonst bezeichneten Zeugen zu laden sind. Der Termin ist dem Reeder und den etwa sonst durch den Unfall Betroffenen mitzuteilen, soweit dies ohne unverhältnismäßige

³⁹³ Zie nader Rabe, 249-251, nrs. 22-49.

³⁹⁴ Rabe, 255, nr. 2.

³⁹⁵ § 2 (3) SeemG bepaalt:

Ist ein Kapitän nicht vorhanden oder ist er verhindert, so nimmt der Erste Offizier des Decksdienstes oder der Alleinsteuermann die Pflichten und Befugnisse des Kapitäns wahr.

³⁹⁶ Herber, 148.

Verzögerung des Verfahrens geschehen kann. Die Mitteilung kann durch öffentliche Bekanntmachung erfolgen.

§ 524

(1) Die Verklarung geschieht durch eine Beweisaufnahme über den tatsächlichen Hergang des Unfalls sowie über den Umfang des eingetretenen Schadens und über die zur Abwendung oder Verringerung desselben angewendeten Mittel.

(2) Die Beweisaufnahme erfolgt nach den Vorschriften der Zivilprozeßordnung. Eine Beeidigung des Kapitäns findet nicht statt. Andere Zeugen sollen in der Regel unbeeidigt vernommen werden.

(3) Der Reeder und die etwa sonst durch den Unfall Betroffenen sind berechtigt, selbst oder durch Vertreter der Verklarung beizuwohnen. Sie können eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auf weitere Beweismittel beantragen.

(4) Das Gericht oder der Konsularbeamte ist befugt, eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auch von Amts wegen anzuordnen, soweit dies zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlich erscheint.

§ 525

(1) Der Reeder und die sonst durch den Unfall Betroffenen können Abschrift der den Unfall betreffenden Eintragungen im Tagebuch oder des in § 523 Abs. 2 Satz 2 genannten Berichts sowie der Niederschrift über die Beweisaufnahme verlangen. Die Abschrift ist auf Verlangen zu beglaubigen.

(2) Ist das Verfahren auf Verlangen einer der in § 522 Abs. 1 Satz 2 genannten Personen beantragt, so hat diese die entstandenen Kosten zu erstatten, soweit sie nicht Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall ihr entstandenen Schadens hat. Die Verpflichtung des Reeders, dem Kapitän die verauslagten Kosten zu erstatten, wird hierdurch nicht berührt. In den Fällen der großen Haverei findet die Vorschrift des § 706 Nr. 7 Anwendung.

Het bijhouden van scheepsdagboeken is nader geregeld in de *Seetagebuchverordnung*. Als *Seetagebücher* worden het *Schiffstagebuch* (in de praktijk *Logbuch* genoemd) en het *Maschinentagebuch* beschouwd. Indien het *Schiffstagebuch* correct en volledig wordt bijgehouden, geniet het de volle bewijskracht van een private akte³⁹⁷.

N.a.v. de totstandkoming van het eerste *Seerechtänderungsgesetz* uit 1972 opteerde de wetgever ervoor om een regeling m.b.t. de scheepsverklaring te behouden, maar deze op te vatten als een alle belanghebbenden ter beschikking staande bewijsregeling eerder dan als een middel voor de kapitein om n.a.v. scheepvaartongevallen rekenschap af te leggen aan de reder. De nieuwe regeling verplicht de kapitein niet meer tot het indienen van een scheepsverklaring bij elk ongeval en evenmin tot eedaflegging. Belanghebbenden, waaronder de reder zelf en de ladingbelanghebbenden, hebben het recht om een scheepsverklaring te eisen. In de rechtsleer woedt een debat over de noodzaak om het instituut van de scheepsverklaring te behouden. Volgens sommigen heeft de regeling geen praktisch belang meer, kan in Duitsland zelf worden volstaan met de gemeenrechtelijke bewijsregeling en leidt ze in het buitenland alleen maar tot overbelasting van de consulaire posten. In de praktijk leggen Duitse kapiteins eerder zeeprotesten naar Engels recht neer, die echter niet beantwoorden aan de Duitse wettelijke voorschriften en dan ook geen bijzondere bewijswaarde hebben³⁹⁸. Een andere reden om de wettelijke regeling te relativieren is dat scheepsongevallen ook in Duitsland tot een publiekrechtelijk onderzoek leiden, waaruit voor de kapitein tuchtsancties kunnen voortvloeien³⁹⁹.

5.138. Vervolgens regelt het *Handelsgesetzbuch* vooral de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, inclusief deze op gerechtelijk vlak.

³⁹⁷ Rabe, 261, nr. 3.

³⁹⁸ Zie nader Herber, 155-157; Rabe, 262-269.

³⁹⁹ Puttfarken, 233, nr. 561.

Voor een goed begrip moet vooraf worden opgemerkt dat ingeval het schip niet door de scheepseigenaar (“Reeder”), maar door een “Ausrüster” wordt geëxploiteerd, de kapitein optreedt als wettelijke vertegenwoordiger van deze laatste⁴⁰⁰. In de duiding hieronder wordt tussen deze hypothesen geen onderscheid gemaakt en wordt het begrip reder in algemene zin gebruikt.

De relevante wetsbepalingen luiden:

§ 526

(1) Rechtsgeschäfte, die der Kapitän eingeht, während sich das Schiff im Heimathafen befindet, sind für den Reeder nur dann verbindlich, wenn der Kapitän auf Grund einer Vollmacht gehandelt hat oder wenn ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist.

(2) Zur Annahme der Schiffsmannschaft ist der Kapitän auch im Heimathafen befugt.

§ 527

(1) Befindet sich das Schiff außerhalb des Heimathafens, so ist der Kapitän Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, die Bemannung, die Verproviantierung und die Erhaltung des Schiffes sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen.

(2) Diese Befugnis erstreckt sich auch auf die Eingehung von Frachtverträgen; sie erstreckt sich ferner auf die Anstellung von Klagen, die sich auf den Wirkungskreis des Kapitäns beziehen.

§ 528

(1) Zur Aufnahme von Darlehen, zur Eingehung von Käufen auf Borg sowie zum Abschluß ähnlicher Kreditgeschäfte ist der Kapitän nur dann befugt, wenn es zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise notwendig, und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist.

(2) Die Gültigkeit des Geschäfts ist nicht davon abhängig, daß der Kapitän nach Absatz 1 zu dem Geschäft befugt war, daß die von ihm zwischen mehreren Geschäften getroffene Wahl zweckmäßig war und daß die durch das Geschäft erlangten Mittel oder sonstigen Gegenstände tatsächlich zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise verwendet werden. Das Geschäft ist jedoch für den Reeder nicht verbindlich, wenn dem Dritten der Mangel der Befugnis des Kapitäns oder die Absicht zur anderweitigen Verwendung bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt war.

(3) Zur Eingehung von Wechselverbindlichkeiten ist der Kapitän nur befugt, wenn ihm eine besondere Vollmacht hierzu erteilt worden ist.

§ 531

Der Reeder, welcher die gesetzlichen Befugnisse des Kapitäns beschränkt hat, kann dem Dritten die Nichteinhaltung dieser Beschränkungen nur entgegensetzen, wenn sie dem Dritten bekannt waren.

§ 532

Hat der Kapitän ohne besonderen Auftrag für Rechnung des Reeders aus eigenen Mitteln Vorschüsse geleistet oder sich persönlich verpflichtet, so stehen ihm gegen den Reeder wegen des Ersatzes keine größeren Rechte als einem Dritten zu.

§ 533

(1) Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Kapitän in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes, sei es mit, sei es ohne Bezeichnung des Reeders, innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse schließt, wird der Reeder dem Dritten gegenüber berechtigt und verpflichtet.

⁴⁰⁰ Wüstendörfer, 121.

(2) Der Kapitän selbst wird dem Dritten durch das Rechtsgeschäft nicht verpflichtet, es sei denn, daß er eine Gewährleistung für die Erfüllung übernimmt oder seine Befugnisse überschreitet. Die Haftung des Kapitäns nach Maßgabe der §§ 511 und 512 wird hierdurch nicht ausgeschlossen.

§ 534

(1) Auch dem Reeder gegenüber sind für den Umfang der Befugnisse des Kapitäns die Vorschriften der §§ 526 bis 528 maßgebend, soweit nicht der Reeder diese Befugnisse beschränkt hat.

(2) Der Kapitän ist verpflichtet, von dem Zustand des Schiffes, den Begebnissen der Reisen, den von ihm geschlossenen Verträgen und den anhängig gewordenen Prozessen den Reeder in fortlaufender Kenntnis zu erhalten und in allen erheblichen Fällen, namentlich in den Fällen des § 528 oder wenn er eine Reise zu ändern oder einzustellen sich genötigt findet, oder bei außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, die Erteilung von Verhaltungsmaßregeln nachzusuchen, sofern die Umstände es gestatten.

(3) Zu außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, selbst wenn er sie mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln des Reeders bestreiten kann, darf er nur im Falle der Notwendigkeit schreiten.

(4) Er muß dem Reeder nach der Rückkehr in den Heimathafen und außerdem, so oft es verlangt wird, Rechnung legen.

§ 535

(1) Im Interesse der Ladungsbeteiligten hat der Kapitän während der Reise zugleich für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen.

(2) Werden zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Maßregeln erforderlich, so liegt ihm ob, das Interesse der Ladungsbeteiligten wahrzunehmen, wenn tunlich ihre Anweisungen einzubolen und, soweit es den Verhältnissen entspricht, zu befolgen, sonst aber nach eigenem Ermessen zu verfahren und überhaupt tunlichst dafür zu sorgen, daß die Ladungsbeteiligten von solchen Vorfällen und den dadurch veranlaßten Maßregeln schleunigst in Kenntnis gesetzt werden.

(3) Der Kapitän ist in solchen Fällen ermächtigt, die Ladung äußerstenfalls, wenn ein erheblicher Schaden wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, zu veräußern oder zur Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung oder Weiterbeförderung zu verpfänden.

(4) Der Kapitän ist berechtigt, Ansprüche eines Ladungsbeteiligten aus Verlust oder Beschädigung der Ladung im eigenen Namen außergerichtlich oder gerichtlich zu betreiben, soweit der Ladungsbeteiligte selbst hierzu nicht rechtzeitig in der Lage ist.

§ 536

(1) Wird die Fortsetzung der Reise in der ursprünglichen Richtung durch einen Zufall verhindert, so ist der Kapitän befugt, die Reise in einer anderen Richtung fortzusetzen oder sie auf kürzere oder längere Zeit einzustellen oder nach dem Abgangshafen zurückzukehren, je nachdem es den Verhältnissen und den möglichst zu berücksichtigenden Anweisungen entspricht.

(2) Im Falle der Auflösung des Frachtvertrags hat er nach den Vorschriften des § 632 zu verfahren.

§ 538

Außer in den Fällen des § 535 ist der Kapitän zur Verfügung über Ladungsteile durch Veräußerung, Verpfändung oder Verwendung nur befugt, soweit es zum Zwecke der Fortsetzung der Reise notwendig ist.

§ 539

Gründet sich das Bedürfnis auf eine große Haverei und kann der Kapitän ihm durch verschiedene Maßregeln abhelfen, so hat er diejenige Maßregel zu ergreifen, welche für die Beteiligten mit dem geringsten Nachteil verbunden ist.

§ 540

Liegt der Fall einer großen Haverei nicht vor, so ist der Kapitän zur Verfügung über Ladungsteile durch Veräußerung, Verpfändung oder Verwendung nur befugt, wenn er dem Bedürfnis auf anderem Wege nicht abhelfen kann oder wenn die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnismäßigen Schaden für den Reeder zur Folge haben würde.

§ 541

(1) Verfügt der Kapitän auf Grund des § 540 über Ladungsteile, so ist der Reeder verpflichtet, den betroffenen Ladungsbeteiligten den ihnen daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Auf den Ersatz, den der Reeder zu leisten hat, findet § 658 Anwendung. Übersteigt im Fall der Verfügung über die Güter durch Verkauf der Reinerlös den in § 658 bezeichneten Wert, so tritt an dessen Stelle der Reinerlös.

§ 542

Für die Gültigkeit der von dem Kapitän auf Grund der § 535 Abs. 3, §§ 538 bis 540 vorgenommenen Rechtsgeschäfte gilt § 528 Abs. 2 sinngemäß.

§ 543

Was der Kapitän vom Befrachter, Ablader oder Ladungsempfänger außer der Fracht als Kaplaken, Primage oder sonst als Belohnung oder Entschädigung, gleichviel unter welchem Namen, erhält, hat er dem Reeder als Einnahme in Rechnung zu bringen.

§ 544

Der Kapitän darf ohne Einwilligung des Reeders für eigene Rechnung keine Güter verladen. Handelt er dieser Vorschrift zuwider, so hat er dem Reeder die höchste am Abladungsort zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu erstatten, unbeschadet des Anspruchs des Reeders auf den Ersatz eines ihm verursachten höheren Schadens.

§ 545

Hat der Reeder dem Kapitän gekündigt, so kann er ihm während der Kündigungsfrist die Ausübung seiner Befugnisse untersagen. Die Ansprüche aus dem Heuerverhältnis regeln sich nach dem Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 713).

§ 552

Die Schiffspart, mit welcher der Kapitän auf Grund einer mit den übrigen Reedern getroffenen Vereinbarung als Mitreeder an dem Schiff beteiligt ist, ist im Falle seiner unfreiwilligen Entlassung auf sein Verlangen von den Mitreedern gegen Auszahlung des durch Sachverständige zu bestimmenden Schätzwerts zu übernehmen. Dieses Recht des Kapitäns erlischt, wenn er die Erklärung, davon Gebrauch zu machen, ohne Grund verzögert.

§ 555

Auch nach dem Verlust des Schiffes ist der Kapitän verpflichtet, noch für die Verklarung zu sorgen und überhaupt das Interesse des Reeders so lange wahrzunehmen, als es erforderlich ist.

5.139. Uit de wettelijke regeling van de omvang van de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein blijkt dat beslissend belang wordt gehecht aan de omstandigheid of het schip zich al dan niet in de thuishaven bevindt. Dit criterium wijkt af van de regeling in landen als België⁴⁰¹ en Frankrijk⁴⁰².

⁴⁰¹ Zie *supra*, nr. 5.74.

⁴⁰² Zie *infra*, nr. 5.152.

5.140. De rechtsleer is het erover eens dat de reder de wettelijk omschreven vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein kan inperken. De aangehaalde §§ 528, lid 2 en 531 beschermen echter de derde die te goeder trouw met de onbevoegde kapitein heeft gehandeld⁴⁰³. De reder kan de bevoegdheden van de kapitein uiteraard ook uitbreiden⁴⁰⁴. In de praktijk oefenen de kapiteins hun specifiek handelsrechtelijke functies nog nauwelijks uit⁴⁰⁵.

Nochtans blijft het volgens de rechtsleer nodig dat de kapitein in noodgevallen beslissingsbevoegdheid behoudt, bijv. bij uitvallen van de communicatie, scheepsbeslag, faillissement, verdwijning van de one-ship-company of het uitbreken van oorlog⁴⁰⁶.

5.141. I.v.m. de uitvoerig in het *Handelsgesetzbuch* geregelde verplichtingen van de kapitein i.v.m. lading, stuwing, lossing en aflevering wijst de rechtsleer er ter illustratie op dat geen enkele kapitein bijv. bij machte is om zelf de gehele belading van een containerschip of een chemicaliëntanker te organiseren, zodat de bedoelde wettelijke verplichtingen grotendeels illusoir zijn⁴⁰⁷.

5.142. Wanneer de kapitein op grond van § 535 handelingen stelt in het belang van de ladingeigenaars, treedt hij op in eigen naam, en niet als vertegenwoordiger van deze belanghebbenden⁴⁰⁸.

5.143. De omvang van de wettelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein werd naar klassieke Duitse opvatting bepaald door de wet van de vlagstaat. In het licht van de exploitatie van schepen onder open registers wordt thans echter gesteld dat het recht moet gelden van de staat waar de vertegenwoordigingsbevoegdheid uitwerking krijgt⁴⁰⁹.

5.144. M.b.t. de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein mag § 527, lid 2 niet worden begrepen als een actieflegitimatie van de kapitein; deze legitimatie komt slechts de reder toe, maar de kapitein kan hem vertegenwoordigen. Van een passieflegitimatie is alleen sprake in § 760 (2) van het *Handelsgesetzbuch* betreffende de realisatie van scheepsvoorrechten door uitvoerend scheepsbeslag⁴¹⁰.

Het *Handelsgesetzbuch* bepaalt niets i.v.m. de betekening (*Zustellung*) van akten aan de kapitein. Desondanks wordt aangenomen dat de kapitein gevolmachtigd is om betekeningen in ontvangst te nemen betreffende alle in § 527 van het wetboek bedoelde aangelegenheden. Daarbij is het zonder belang of de overeenkomst in kwestie daadwerkelijk door de kapitein zelf werd gesloten; het volstaat dat de kapitein voor dergelijke materie bevoegdheid bezit. Zo kan een dagvaarding tot betaling van de prijs van bunkerolie aan de kapitein worden betekend ook al werd de bestelling geplaatst door de scheepsagent. Hetzelfde geldt i.v.m. vorderingen op grond van vervoerovereenkomsten. Wel is de bevoegdheid van de kapitein beperkt tot vorderingen die voortvloeien uit overeenkomsten en rechtshandelingen tijdens de concrete reis⁴¹¹. Verder kunnen

⁴⁰³ Zie nader Herber, 151-155.

⁴⁰⁴ Rabe, 271, nr. 6-7.

⁴⁰⁵ Puttfarken, 227, nr. 551.

⁴⁰⁶ In deze zin Puttfarken, 229, nr. 552; vgl. Rabe, 270, nr. 2.

⁴⁰⁷ In deze zin Puttfarken, 228, nr. 551.

⁴⁰⁸ Zie Rabe, 285, nr. 1.

⁴⁰⁹ Zie Rabe, 271, nr. 8 en de verwijzingen aldaar.

⁴¹⁰ § 760 (2) luidt:

Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster oder gegen den Kapitän gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster oder gegen den Kapitän gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

⁴¹¹ Zie ook *supra*, nr. 5.88 i.v.m. het arrest van het Belgische Hof van Cassatie van 14 januari 2005.

ook procesakten i.v.m. cognossementen gericht tegen de vervrachter aan de kapitein worden betekend⁴¹².

5.145. Ook in Duitsland kan de kapitein geen huwelijken voltrekken⁴¹³.

5.146. Het ontwerp van nieuw Duits maritiem wetboek uit 2009⁴¹⁴ bevat i.v.m. de kapitein slechts de volgende bepalingen:

§ 479 Kapitän

(1) Der Kapitän ist befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt. Diese Befugnis erstreckt sich insbesondere auf den Abschluss von Frachtverträgen und die Ausstellung von Konnossementen. Eine Beschränkung dieser Befugnis braucht ein Dritter nur dann gegen sich gelten zu lassen, wenn er sie kannte oder kennen musste. (2) Wird auf dem Schiff ein Tagebuch geführt, so hat der Kapitän alle Unfälle einzutragen, die sich während der Reise ereignen und die das Schiff, Personen oder die Ladung betreffen oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben können. Die Unfälle sind unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel zu beschreiben.

§ 601 Zustellungen an den Kapitän

Eine Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung sowie ein Urteil oder ein Beschluss über einen Arrest in das Schiff können dem Kapitän zugestellt werden.

De eerste aangehaalde bepaling wordt in de artikelsgewijze toelichting als volgt verduidelijkt:

Die Vorschriften über die Rechtsstellung des Kapitäns werden erheblich gekürzt. Bisher regeln die §§ 511 bis 555 HGB die Rechte und Pflichten des Kapitäns. Hiervon sollen lediglich die Regelungen der §§ 520 und 527 HGB beibehalten werden. Durch die Neufassung soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich die ursprünglich unternehmerähnliche Stellung des Kapitäns im Laufe der Zeit – nicht zuletzt durch Entwicklung moderner Kommunikationsmöglichkeiten – in eine arbeitnehmerähnliche Stellung gewandelt hat. Zahlreiche Vorschriften, insbesondere die Haftungsregeln, sind daher nicht mehr zeitgemäß. Darüber soll mangels praktischer Bedeutung die gesetzliche Normierung des Rechtsinstituts der Verklarung aufgegeben werden (s. Einzelheiten hierzu unter Teil C II. 1.).

Absatz 1 lehnt sich an die Regelungen des § 527 HGB sowie des § 54 HGB an und regelt die gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns für den Reeder. Ergänzt wird Absatz 1 durch § 599 HGB-E, der die gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns für den Reeder für Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung oder Arrestbeschlüsse regelt.

Absatz 1 hält aus Gründen des Verkehrsschutzes grundsätzlich an der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns für den Reeder fest: Der Kapitän ist befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt. Die gegenwärtige Formulierung „kraft seiner Anstellung“ in § 527 HGB wurde fallen gelassen, weil sie überflüssig erscheint. Eine inhaltliche Änderung ist hiermit nicht verbunden.

Neu ist demgegenüber die Aufgabe der Differenzierung zwischen Rechtsgeschäften im und außerhalb des Heimathafens. Nach geltendem Recht (§§ 526, 527 HGB) besteht eine gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns nur für letztere, während nach § 479 Absatz 1 HGB-E beide Rechtsgeschäfte von der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns erfasst werden. Grund für die herkömmliche gesetzliche Differenzierung war, dass bei Erlass der Regelung eine zuverlässige Kommunikation zwischen Kapitän und Reeder außerhalb des Heimathafens – anders als im Heimathafen – entweder überhaupt nicht oder nur unter Inkaufnahme von erheblichen Zeitverlusten möglich war. Dieser mangelnden

⁴¹² Zie nader Rabe, 277-278, nrs. 19-22.

⁴¹³ Puttfarken, 227, nr. 549.

⁴¹⁴ Zie daarover in het algemeen Blauwboek 1, 129, nr. 1.134.

Kommunikationsmöglichkeit wurde durch Einräumung der gesetzlichen Vertretungsmacht Rechnung getragen. Angesichts der modernen Kommunikationsmedien ist eine solche sachliche Differenzierung jedoch nicht mehr zeitgemäß, so dass entweder nur eine vollständige Aufgabe der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns oder eine Erweiterung auf die Rechtsgeschäfte im Heimathafen in Betracht kam. Die Sachverständigengruppe hat sich für letzteres entschieden, da nach wie vor jedenfalls in Ausnahmefällen ein sachliches Bedürfnis für eine gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns bestehen kann.

Als Anknüpfungspunkt für den Umfang der Vertretungsmacht wurde der „Betrieb des Schiffes“ gewählt, dem die gleiche Bedeutung wie in den §§ 476 und 477 HGB-E zukommen soll. Bewusst abgesehen wurde davon, entsprechend dem geltenden Recht für den Umfang der Vertretungsmacht daran anzuknüpfen, welche Maßnahmen zur Ausführung einer konkreten Reise erforderlich sind. Gegen eine solche Anknüpfung sprach insbesondere, dass der Begriff der „Reise“ nicht mehr den Gegebenheiten der modernen Seeschifffahrt entspricht und schwierige Abgrenzungsprobleme hervorruft.

Aufgrund der geänderten Rechtsstellung des Kapitäns wird bewusst auf die Regelung des § 760 Absatz 2 HGB, soweit hiernach eine Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung auch gegen den Kapitän gerichtet werden kann und das gegenüber dem Kapitän ergangene Urteil auch gegenüber dem Eigentümer wirkt, verzichtet. Die in § 527 Absatz 2 HGB enthaltene Befugnis des Kapitäns, Aktivprozesse für den Reeder zu führen, wird ebenfalls aufgegeben.

Eine Beschränkung der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns im Verhältnis zu Dritten ist nur wirksam, wenn der Dritte sie kannte oder kennen musste. Vorbild der vorgeschlagenen Regelung ist § 54 Absatz 3 HGB.

In Absatz 2 wird die Regelung des § 520 HGB mit geringfügigen sprachlichen Änderungen übernommen. Damit wird der gegenwärtige Rechtszustand beibehalten, wonach zivilrechtlich eine Pflicht zur Führung des Schiffstagebuchs nicht gesetzlich begründet wird. Es bleibt allerdings bei der öffentlich-rechtlichen Pflicht zur Führung eines Schiffstagebuchs nach Anlage 1 zu § 5 der Schiffsicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I 1998, 3013, 3023). Die dort begründete Verpflichtung macht jedoch Absatz 2 nicht überflüssig, weil die Regelung in Anlage 1 zu § 5 der Schiffsicherheitsverordnung ausschließlich zum Schutz der Schiffsicherheit, mithin im öffentlichen Interesse, besteht, während Absatz 2 auch dem Schutz privatrechtlicher Interessen dient⁴¹⁵.

De bepaling over betekeningen aan de kapitein worden als volgt toegelicht:

Die Vorschrift sieht eine spezielle gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns vor. Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung sowie Urteile oder Beschlüsse über einen Arrest in das Schiff können hiernach dem Kapitän zugestellt werden. Beklagte Partei der genannten Titel ist im Regelfall der Reeder, sie können sich nach § 584 Absatz 2 HGB-E aber auch gegen den Ausrüster richten. Die Regelung tritt an die Stelle der im gegenwärtigen Recht in § 760 Absatz 2 Satz 1 HGB vorgesehenen Passivlegitimation des Kapitäns für Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung. Auch diese Modifikation trägt der gewandelten Rechtsstellung des Kapitäns in dem vorliegenden Regelungsvorschlag Rechnung (vgl. Teil C II. 1. sowie Teil D zu § 479)⁴¹⁶.

⁴¹⁵ Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, 89-91. Op p. 70 staat ook volgende samenvattende toelichting te lezen:

Die Vorschriften über die Rechtsstellung des Kapitäns sollen erheblich gekürzt werden. Durch die Neufassung soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich die ursprünglich unternehmerähnliche Stellung des Kapitäns im Laufe der Zeit in eine arbeitnehmerähnliche Stellung gewandelt hat. Deshalb soll die historisch begründete quasivertragliche Haftung gegenüber allen Reiseinteressenten für die Ausführung der vom Reeder abgeschlossenen Verträge (§§ 511, 512 HGB) beseitigt werden. Aus Gründen des Verkehrsschutzes soll (§ 479 Absatz 1 HGB-E) an der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns für den Reeder festgehalten werden, die jedoch einfacher und klarer geregelt werden kann und soll als im geltenden Recht. Der Kapitän soll befugt sein, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtsbehandlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt, unabhängig davon, ob er diese Handlungen im In- oder Ausland vornimmt.

⁴¹⁶ Ibid., 177-178. Op p. 172 staat voorts te lezen:

In § 584 Absatz 2 HGB-E sind die in § 760 Absatz 2 Satz 1 und 2 jeweils enthaltenen Worte „oder gegen den Kapitän“ gestrichen worden. Die gegenwärtigen Regelungen, die erlauben, die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung auch gegen den Kapitän zu richten, und vorsehen, dass das gegen den Kapitän ergangene Urteil auch gegenüber dem Eigentümer wirksam ist,

De Duitse inschatting van het oude zeerecht omtrent de functie van de kapitein leidde aldus grotendeels tot dezelfde conclusies als de in voorliggend Blauwboek voorgestelde Belgische. Gemeenschappelijk zijn inz. de vaststelling dat de vertegenwoordigingsbevoegdheden van de kapitein feitelijk zijn gereduceerd en het inzicht dat de wetgeving ter zake geen nauwgezette regeling van allerhande casussen, maar slechts abstract geformuleerde principes moet bevatten. Anders dan in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, wordt in het Duitse ontwerp geopteerd voor een sterke inperking van de procesrechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein.

- ENGELAND

5.147. In Engeland ligt de belangrijkste wetgeving i.v.m. het statuut van de kapitein en de bemanning neer in de *Merchant Shipping Act 1995*. Deel III van deze wet (Sections 24-84) is gewijd aan “Master and Seamen”. Deze bepalingen betreffen in wezen publiek- en arbeidsrechtelijke aspecten. Ze omvatten ook enkele specifieke aansprakelijkheidsregels (Sections 70-72) en verplichtingen i.v.m. scheepsdocumenten, waaronder de officiële logboeken (Section 77), die overeenkomstig nadere bepalingen moeten worden overgelegd aan bepaalde personen (Section 77(3)). Uit de rechtspraak volgt dat ook niet conform de voorschriften gehouden logboeken als bewijsmiddel in aanmerking komen⁴¹⁷. Uit de rechtsleer blijkt dat het logboek primair werd gezien als een middel voor de kapitein om rekenschap af te leggen aan de reder, en dat de publiekrechtelijke, strafrechtelijk gesanctioneerde wetgeving over het “official log” daarnaast staat⁴¹⁸.

5.148. I.v.m. het privaatrechtelijk statuut van de kapitein bestaat blijkbaar geen wetgeving. Merkwaardig genoeg bevatten ook de meeste klassieke handboeken van Engels zeerecht weinig informatie over het rechtsstatuut van de kapitein. Deze is niet alleen werknemer van de reder, maar treedt ook op als diens *agent*.

In 1948 werd de bevoegdheid van de kapitein naar Engels recht, in wezen analoog aan wat gold in de meeste andere landen, als volgt beschreven:

The general authority of a master includes all acts ordinarily necessary for carrying out the voyage and for fulfilling any contract of carriage on which his ship may be engaged. He is the agent for the shipowner for any acts usually within the authority of a master, unless the party with whom he is purporting to contract has notice of any restriction on his authority.

Extraordinary events may give the master a much wider authority as agent for his owners, but only where:-

(1) Circumstances make it necessary in the interests of the owners to take action outside the ordinary carrying out of the voyage; and

(2) It is impossible to communicate in time with the owners⁴¹⁹.

Gelijkaardige uitzonderingsbevoegdheden kon de kapitein uitoefenen in het belang van de ladingeigenaars⁴²⁰.

sollen durch § 601 HGB-E ersetzt werden. An die Stelle der gesetzlich angeordneten Passivlegitimation des Kapitäns sowie der gesetzlichen Rechtskrafterstreckung von Urteilen gegen den Kapitän soll nunmehr eine bloße gesetzliche Zustellungsvollmacht des Kapitäns treten. Im Hinblick auf Klagen auf Duldung der Zwangsvollstreckung scheidet der Kapitän damit als Prozesspartei aus.

⁴¹⁷ Zie Fogarty, 92, nr. 2.138; Phillips-Craig, 74; voorts de verwijzing bij beide auteurs.

⁴¹⁸ MacLachlan, D., *A Treatise on the Law of Merchant Shipping*, Londen, Sweet and Maxwell, 1932, 149.

⁴¹⁹ Aldus Holman, H., *A Handy Book for Shipowners & Masters*, Londen, The Commercial Printing & Stationery Co., 1948, 14.

Bij dit alles werd echter dadelijk genoteerd dat het in de toen gangbare praktijk nog zelden voorkwam dat de kapitein zijn vertegenwoordigingsbevoegdheden moest uitoefenen⁴²¹.

Recentere schreef Grime:

In days gone by, before efficient communications, the master had very extensive authority: he was “agent of necessity”, who could bind the parties to the maritime adventure in many matters relating to its prosecution. He may still be so described, but in practice the area of free action is today rather more limited. The owners will wish to make their own arrangements, as to cargo, salvage, repairs, etc., directly and instruct the master accordingly. So, for example, the old power of the master to raise money to meet the costs of the voyage on the security of the ship by means of “bottomry” and “respondentia” [...] has now completely fallen into disuse. At every point, it must be remembered that the master’s authority may be and often is limited by his employers.

It is a general principle of the law of agency that a third party is entitled to rely upon the apparent authority as agent of a person with whom he deals. So if masters normally have authority to make certain contracts, the owners will be liable on them despite their having sought to limit the master’s authority. But this rule cannot apply where the third party knows, or should know, of the limited authority of the “agent”.

[...]

The converse of apparent or usual authority is the “warranty of authority”. If a contractor deals with an agent who has no authority, he will usually be able to sue the agent for damages. The agent is said to “warrant” his authority and is generally liable if he has none.

Subject to all that, the master usually has authority in the running and in the trading of the ship. He signs bills of lading [...], not only on behalf of the owner but also sometimes on behalf of the charterer. He has authority to bind cargo interests as well as owners in the matters of salvage and general average. He can make “disbursements” for necessities for the ship, in respect of which he has a lien [...].

*Finally, the master to a great extent represents the ship with regard to the public liabilities of the ship: navigation rules, pollution, etc. The master, as well as the owner, is generally made responsible [...]*⁴²².

5.149. De Engelse wetgeving bevat ook bepalingen over de door de gezagvoerder te vervullen formaliteiten bij geboorten of overlijdens op zee⁴²³, over huwelijken aan boord van schepen⁴²⁴ en over zeetestamenten⁴²⁵.

- FRANKRIJK

5.150. Tot voor de hercodificatie in de *Code des transports*⁴²⁶ was de belangrijkste Franse wettekst i.v.m. het statuut van de kapitein de *Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l’armement et aux ventes maritimes*. Deze wet bevatte een zevental bepalingen over de kapitein (art 4-10), welke moesten worden samengelezen met enkele artikelen van het *Décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l’armement et aux ventes maritimes* (art. 6-15). Hoewel Rodière stelde dat deze bepalingen de hedendaagse rol van de kapitein weerspiegelden en het verouderde beeld uit de *Code de commerce* hadden uitgewist⁴²⁷, valt op dat diverse van de nu geldende wetsartikelen door de *Code* – en onrechtstreeks door de *Ordonnance de la marine* – geïnspireerd bleven. Voorts was het voor een

⁴²⁰ Holman, H., *A Handy Book*, o.c., 14-15.

⁴²¹ Holman, H., *A Handy Book*, o.c., 14-15.

⁴²² Grime, 117-118.

⁴²³ Zie Section 108 van de *Merchant Shipping Act 1995*.

⁴²⁴ Zie art. 12 van de *Foreign Marriage Act, 1892*.

⁴²⁵ Zie Chorley-Giles, 161-162 en de verwijzingen aldaar.

⁴²⁶ Zie daarover reeds Blauwboek 1, 130-131, nr. 1.136.

⁴²⁷ Zie *supra*, nr. 5.69 en de verwijzing aldaar.

buitenlandse waarnemer niet steeds duidelijk waarom de ene bepaling in de *Loi* is opgenomen, en de andere in het *Décret*. Het gebruiksgemak van deze verspreide bepalingen leek m.a.w. niet optimaal. Deze opmerking geldt overigens de gehele in deze periode in Frankrijk tot stand gebrachte maritieme wetgeving⁴²⁸. In 2009 bepleitte Bonassies een grondige modernisering van de wettelijke regeling uit 1969⁴²⁹.

5.151. De aangehaalde *Loi* n° 69-8 bevatte de volgende bepaling over de aanduiding van de kapitein:

Article 4

Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affrètement.

Ondanks deze bepaling en de hieronder besproken artikelen over de taken en bevoegdheden van de kapitein, maakt de Franse wetgeving niet duidelijk of de kapitein een lasthebber, een aangestelde of beide is, en wat de invloed op de kwalificatie is van de publiekrechtelijke opdrachten van de kapitein. In de rechtsleer is dientengevolge enige onduidelijkheid blijven bestaan⁴³⁰. In het licht van cassatierechtspraak⁴³¹ lijken de meeste hedendaagse auteurs, waaronder Bonassies en Scapel⁴³², Mercadal⁴³³, Remond-Gouilloud⁴³⁴ en Vialard⁴³⁵ alvast te opteren voor de hoedanigheid van werknemer en aangestelde in de zin van artikel 1384, vijfde lid van de *Code civil*. In geval van tijdsbevrachting, waarbij de vervrachter doorgaans de werkgever is en het nautische beheer waarneemt terwijl de bevrachter het commercieel beheer voert, zal de kapitein meestal twee aanstellers hebben, die aansprakelijk zijn naargelang de aard van de begane fout⁴³⁶.

Anders dan de kapitein, wordt de schipper van een pleziervaartuig naar Frans recht beschouwd als bewaarder van het vaartuig. De schipper beschikt niet over enige vertegenwoordigingsbevoegdheid⁴³⁷.

5.152. De taken en bevoegdheden van de kapitein zijn in de *Loi* n° 69-8 als volgt beschreven :

Article 6

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

Article 7

Le capitaine ne peut prendre d'autres engagements qu'en vertu d'un mandat exprès de l'armateur ou, en cas de communications impossibles avec lui, avec l'autorisation du tribunal compétent ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire.

⁴²⁸ Zie Blauwboek 1, 82-83, nr. 1.74.

⁴²⁹ Zie Bonassies, P., "La loi maritime du doyen Rodière doit-elle être réformée ?", *DMF* 2009, (809), 811.

⁴³⁰ Zie en vgl. o.m. Rodière TGDM ILA, 522-527, nrs. 398-399; Tuija, 335 e.v.

⁴³¹ Zie inz. Cass. Com., 19 juni 1951 (eerste arrest), *Recueil Dalloz*, 1951, 717, met noot Ripert, G.

⁴³² Bonassies-Scapel, 207, nr. 292.

⁴³³ Mercadal, B., "France", in IEL Transport Law (Nov. 2000), 52, nr. 109.

⁴³⁴ Remond-Gouilloud, 130-132, nrs. 202-205. Hier wordt de hoedanigheid van lasthebber krachtig afgewezen.

⁴³⁵ Vialard, 177-178, nr. 201.

⁴³⁶ Vialard, 179, nr. 203.

⁴³⁷ Remond-Gouilloud, 132-133, nr. 206; zie bijv. Cour d'Appel de Rennes, 18 juni 1970, *DMF* 1971, 277, met noot X.

Article 8

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine peut, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs.

L'armateur est alors réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et des chargeurs.

Uit het aangehaalde artikel 6 van de *Loi* volgt i.v.m. de gewone bevoegdheid van de kapitein een dubbele beperking: het moet gaan om de normale behoeften van het schip en de reis en de bevoegdheid van de kapitein vervalt op de plaatsen waar de reder zijn hoofdvestiging of een (officieel bij de overheid aan te melden) succursaal heeft. Uit de wetsbepalingen m.b.t. de *consignataire du navire* volgt anderzijds dat de aanwezigheid van een scheepsagent de bevoegdheid van de kapitein niet aantast⁴³⁸.

De artikelen 7 en 8 van de *Loi* regelen de buitengewone bevoegdheden van de kapitein. Deze behelzen in wezen:

- de macht om ingeval van urgentie, buiten de plaats van de hoofdvestiging of deze van een succursaal, maatregelen te nemen tot bewaring van de rechten van de reder, de passagiers en de afzenders, voor welke laatste twee categorieën personen hij alsdan optreedt als een zaakwaarnemer in de zin van het Burgerlijk Wetboek, die ook in dat geval de reder verbindt;
- de macht om rechtshandelingen te stellen op basis van een uitdrukkelijk mandaat van de reder, dat beheerst wordt door het gemeen recht inzake lastgeving;
- de macht om rechtshandelingen te stellen op basis van een toelating van de rechtbank of de consul, die kan worden verleend wanneer het onmogelijk is om met de reder te communiceren⁴³⁹.

De geschetste Franse wettelijke regeling van de beslissingsbevoegdheden van de kapitein sluit aan bij de hedendaagse behoeften, is logisch gestructureerd en vervangt de casuïstiek van de bepalingen van de *Code de commerce* door heldere krachtlijnen. Zij biedt met het oog op de redactie van het Belgisch Scheepvaartwetboek dan ook nuttige inspiratie. Op te merken valt nochtans dat de in het aangehaalde artikel 8 van de *Loi* vastgelegde wettelijke kwalificatie als zaakwaarnemer ingaat tegen de eerdere visie van Ripert dat de kapitein de ladingbelanghebbenden eenvoudig vertegenwoordigt op basis van de wet⁴⁴⁰ en dat ook een recentere auteur als Vialard ter zake niet buitenmatig enthousiast reageerde⁴⁴¹.

5.153. Voorts bepaalt de *Loi* n° 69-8:

Article 9

Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises pour son propre compte, sans l'autorisation écrite de l'armateur.

En cas d'infraction à cette défense, le capitaine devra à l'armateur une indemnité égale au double du fret correspondant à son chargement.

⁴³⁸ Rodière TGDM ILA, 506, nr. 385. Omtrent het i.v.m. de *consignataire du navire* relevante art. 11 van de *Loi* n° 69-8, zie nader Blauwboek 7.

⁴³⁹ Voor duiding, zie Rodière TGDM ILA, 507-510, nrs. 386-387.

⁴⁴⁰ Zie Ripert I, 709, nr. 814 ; zie daarover nader Tuja, 357 e.v.

⁴⁴¹ *Curieux quasi-mandat exécuté par l'intermédiaire d'un représentant investi de l'obligation légale d'agir* (Vialard, 175, nr. 197, vn. 2).

Het *Décret* n° 69-679 voegt omtrent de verplichtingen van de kapitein nog toe:

Article 9

Sauf empêchement, le capitaine est tenu de conduire personnellement son navire à l'entrée et à la sortie des ports, rades, canaux et rivières.

La présence, même réglementaire, d'un pilote à bord ne fait pas cesser cette obligation.

Ingevolge artikel 37 van het *Décret* n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes ondertekent de kapitein de cognossementen in zijn hoedanigheid van mandataris van de reder⁴⁴².

In Frankrijk kan de kapitein evenmin een huwelijk voltrekken⁴⁴³.

5.154. Omtrent de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein bepaalt het *Décret* n° 69-679:

Article 10

Le capitaine peut recevoir tous actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés à l'armateur.

Deze bepaling, vóór de invoering waarvan de Franse wetgeving de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein nergens expliciet regelde⁴⁴⁴, is een gunst voor de eisende partij, die erdoor van wordt ontheven de reder formeel te identificeren⁴⁴⁵. Ofschoon de wet dit niet expliciet bepaalt, is de regel beperkt tot het betrokken schip en de betrokken reis. In die zin beschikt de kapitein niet over een algemene vertegenwoordigingsbevoegdheid⁴⁴⁶. Er wordt ook geopperd dat de in de wetsbepaling bepaalde bevoegdheid niet bestaat wanneer de reder ter plekke door een *consignataire du navire* of een ander persoon vertegenwoordigd is⁴⁴⁷.

Het artikel maakt voorts duidelijk dat de kapitein geen eigenlijke, actieve of passieve vertegenwoordigingsbevoegdheid meer bezit (buiten het geval waarin hij als eiser dringende bewarende maatregelen moet treffen of waarin hij een uitdrukkelijke volmacht of toelating heeft verkregen⁴⁴⁸). Deze beperking ligt in de lijn van de ook in Frankrijk vastgestelde verschrompeling van de commerciële bevoegdheden van de kapitein.

5.155. De Franse wetgeving besteedt ruime aandacht aan de scheepsdocumenten en de door de kapitein te vervullen formaliteiten.

De *Loi* n° 69-8 regelt de bewijskracht van het scheepsdagboek en het boordboek als volgt:

Article 10

Le journal de mer et le livre de bord font foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés.

⁴⁴² Bonassies-Scapel, 205, nr. 289; zie nader Blauwboek 4.

⁴⁴³ Zie o.m. Bonassies-Scapel, 189-190, nr. 286; Remond-Gouilloud, 136, nr. 213; Tassel in Beurier, 433, nr. 351.31.

⁴⁴⁴ Zie o.m. Ripert I, 705-706, nr. 811.

⁴⁴⁵ Tassel in Beurier, 433, nr. 351.23.

⁴⁴⁶ Zie Rodière TGDMLA, 513-514, nr. 390; vgl. o.m. Bonassies-Scapel, 206, nr. 290.

⁴⁴⁷ Vialard, 175, nr. 198; vgl. in dezelfde zin Remond-Gouilloud, 135, nr. 211; Tassel in Beurier, 433, nr. 351.23; zie ook Chaumette, P., "Le capitaine de navire et son pouvoir de représentation en justice. Un nouveau représentant du bord ?", <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/nept/nep33/nep33-1.pdf>, 3.

⁴⁴⁸ Zie daarover *supra*, nr. 5.152.

Het “livre de bord” waarvan sprake is de combinatie van het “journal pont”, het “journal machine” en het “journal radio”⁴⁴⁹.

De verplichtingen van de kapitein zijn omschreven in het *Décret* n° 69-679:

Article 6

Le capitaine rédige son journal de mer et veille à la bonne tenue des autres journaux de bord.

Le journal de mer est coté et paraphé par le président du tribunal de commerce.

Le journal de mer contient, outre les indications météorologiques et nautiques d'usage, la relation de tous les événements importants concernant le navire et la navigation entreprise. Les inscriptions en sont opérées jour par jour et sans blanc. Elles sont signées chaque jour par le capitaine.

Article 7

Le capitaine est tenu de veiller à l'exécution des visites imposées par les règlements.

Article 8

Le capitaine est tenu d'avoir à bord:

L'acte, de francisation;

Le rôle d'équipage;

Les chartes-parties et les manifestes commerciaux;

Les titres de sécurité ou autres attestations réglementaires des visites prescrites;

Les manifestes et autres documents de douane concernant le navire et sa cargaison;

Tous autres documents prescrits par les règlements.

Article 11

Le capitaine est tenu à son arrivée de faire viser son journal de mer par l'autorité compétente.

S'il y a eu au cours du voyage des événements extraordinaires intéressant le navire, les personnes à bord ou la cargaison, il doit en outre dans les vingt-quatre-heures de son arrivée en faire un rapport circonstancié.

En ce cas, et sauf nécessité pour le navire ou la cargaison, il ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport et répondu aux demandes d'instruction et de vérification ordonnées par l'autorité compétente.

Article 12

Le rapport visé à l'alinéa 2 de l'article 11 est affirmé devant le président du tribunal de commerce.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, il est affirmé devant le juge du tribunal d'instance.

Celui-ci est tenu de l'envoyer sans délai au président du tribunal de commerce le plus proche.

Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de commerce.

Article 13

Dans les ports étrangers, les rapports ci-dessus sont affirmés devant le consul de France, qui en délivre reçu au capitaine.

Article 14

Si au cours du voyage le capitaine est obligé de faire une escale imprévue lors de son départ, il est tenu, sans préjudice des formalités à accomplir auprès du service des douanes, de déclarer les causes de sa relâche:

Sur le territoire de la République française, au président du tribunal de commerce ou au juge d'instance, selon les distinctions faites à l'article 12 ;

A l'étranger, au consul de France.

⁴⁴⁹ Aldus Vialard, 173, nr. 194; vgl. eerder Tuja, 113.

Article 15

Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec tout ou partie de son équipage est tenu de se présenter devant le juge du lieu ou, à défaut de juge, devant toute autre autorité civile, d'y faire son rapport et de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui et d'en lever expédition.

Le juge peut procéder à toutes autres vérifications, notamment par l'audition des passagers sauvés ou de toutes autres personnes présentes sur les lieux lors du naufrage.

Hoewel deze bepalingen duidelijk verwant blijven met die uit de *Code de commerce* – en dus ook met die in de Belgische Zeewet – valt op dat de huidige Franse wetgeving uitdrukkelijk bepaalt dat de scheepsverklaring alleen moet worden afgelegd ingeval zich buitengewone omstandigheden hebben voorgedaan. Nog onder vigeur van de *Code de commerce* merkte Ripert op dat Frankrijk en België bij de zeer weinige landen horen die ook bij afwezigheid van bijzondere voorvallen de aflegging van een scheepsverklaring eisen⁴⁵⁰. Nu Frankrijk zich heeft gevoegd bij de meerderheid van de landen, waar een scheepsverklaring alleen n.a.v. schipbreuk, averij of ongevallen wordt geëist, staat België kennelijk des te geïsoleerder.

Daar waar de Franse wetgeving uitdrukkelijk de bewijskracht regelt van het scheepsdagboek, bepaalt zij niets i.v.m. de bewijskracht van de scheepsverklaring. Rodière noemde de eerder al in het Franse recht aanvaarde bewijskracht van de scheepsverklaring, in de mate dat zij ook de kapitein zelf tot voordeel strekt, merkwaardig, maar stelde ze niet fundamenteel in vraag⁴⁵¹. Precies omdat ze indruist tegen het basisprincipe dat niemand zichzelf een titel kan verschaffen, gaat Delebecque wél zover⁴⁵².

5.156. De *Loi n°2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français* ten slotte weerspiegelt een hedendaagse opvatting van de rol van de kapitein. Artikel 5, tweede lid bepaalt:

A bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.

Bonassies beval aan om dergelijke formulering te veralgemenen⁴⁵³.

- LUXEMBURG

5.157. De Luxemburgse *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* bevat een uitvoerige Titel 3 over het “Droit du travail applicable aux gens de mer” (art. 72-104). Veruit het grootste deel van deze Titel betreft de scheepsarbeidsovereenkomst en de rechten en plichten van de zeeman. Aan het statuut van de kapitein wordt slechts één bijzonder artikel gewijd. Deze bepaling luidt als volgt:

⁴⁵⁰ Ripert, 236, nr. 263, met uitvoerige rechtvergelijkende notities.

⁴⁵¹ Zie Rodière TGDMLA, 503-504, nr. 383. Bonassies en Scapel suggereren dat art. 10 van de *Loi* zowel de bewijskracht van het scheepsdagboek als deze van de scheepsverklaring regelt (Bonassies-Scapel, 206, nr. 291).

⁴⁵² Delebecque, Ph., noot onder Cass. 2 juli 1996, DMF 1996, (1146), 1147.

⁴⁵³ Bonassies, P., “La loi maritime du doyen Rodière doit-elle être réformée ?”, DMF 2009, (809), 811.

Art. 102

1. *Les dispositions du Titre 3 de la présente loi sont applicables au capitaine sauf celles qui sont déterminées par règlement grand-ducal; le même règlement peut fixer, le cas échéant, des règles particulières applicables au capitaine.*
2. *L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages et intérêts conformément aux dispositions de l'article 80 en cas de licenciement abusif.*
3. *Le capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, sous peine de dommages et intérêts envers l'armateur.*

Titel 7 van de wet (art. 121-126) bevat tucht- en strafrechtelijke bepalingen en vestigt o.m. het gezag van de kapitein over eenieder die zich aan boord bevindt (art. 122).

- NEDERLAND

5.158. Boek 8 NBW bevat bondige regelingen m.b.t. de kapiteins van zeeschepen en de schippers van binnenschepen. Daarnaast is het Wetboek van Koophandel een nadere regeling m.b.t. de kapitein blijven bevatten. In afwachting van een modernisering van laatstgenoemde regeling werden in Boek 8 alleen de “zuiver civielrechtelijke” bepalingen opgenomen⁴⁵⁴.

5.159. De bepalingen van Boek 8 NBW m.b.t. de kapiteins luiden als volgt:

Artikel 260

1. *De kapitein is bevoegd die rechtshandelingen te verrichten, welke rechtstreeks strekken om het schip in bedrijf te brengen of te houden. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.*
2. *De kapitein is bevoegd cognossementen af te geven voor zaken, die ten vervoer zijn ontvangen en aangenomen en passagebiljetten af te geven voor met het schip te vervoeren reizigers. Tevens is hij bevoegd namens de reder en de rechthebbenden op de zaken aan boord van het schip een overeenkomst omtrent hulpverlening te sluiten alsmede om het hulploon of de bijzondere vergoeding te innen.*

Artikel 261

1. *De kapitein is verplicht voor de belangen van de bevrachters en van de rechthebbenden op de aan boord zijnde zaken, zo mogelijk ook na lossing daarvan, te waken en de maatregelen, die daartoe nodig zijn, te nemen.*
2. *Indien het noodzakelijk is onverwijld ter behartiging van deze belangen rechtshandelingen te verrichten, is de kapitein daartoe bevoegd. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.*
3. *Voor zover mogelijk geeft hij van bijzondere voorvallen terstond kennis aan de belanghebbenden bij de betrokken goederen en handelt hij in overleg met hen en volgens hun orders.*

Artikel 262

1. *Beperkingen van de wettelijke bevoegdheid van de kapitein gelden tegen derden slechts wanneer die hun bekend zijn gemaakt.*
2. *De kapitein verbindt zichzelf slechts dan, wanneer hij de grenzen zijner bevoegdheid overschrijdt.*

Het aangehaalde artikel 260 bevat een algemene omschrijving die beoogde de “vrij willekeurige” opsomming van rechtshandelingen in het Wetboek van Koophandel te vervangen⁴⁵⁵.

⁴⁵⁴ Zie PG Boek 8 NBW, 308-310. I.v.m. de feitelijke wijziging van de functie van de kapitein, zie o.m. Völlmar, 6-7, nr. 8.

⁴⁵⁵ PG Boek 8 NBW, 314-315. Het aldaar vermelde art. 359 van het Wetboek van Koophandel is blijkbaar blijven gelden.

De in artikel 261 opgenomen verplichting van de kapitein neemt niet steeds een einde wanneer de goederen het schip verlaten. Artikel 261 is van aanvullend recht, zodat partijen er bij een vervoerovereenkomst van kunnen afwijken. De bevoegdheid tot verkoop of bewaring van de lading werd niet in de wettelijke regeling hernomen⁴⁵⁶. Nochtans wordt de verkoop van door het schip vervoerd fruit dat dreigt te bederven in rechtsgeleerde commentaar nog steeds als voorbeeld vermeld⁴⁵⁷.

I.v.m. artikel 262.1 verschaft de Memorie van Toelichting de volgende belangrijke toelichting:

*Hoe de beperkingen van de bevoegdheid van de kapitein aan derden bekend moeten zijn gemaakt is niet in de wet te regelen. Soms zal dit door rondschrijven aan een bepaalde kring van belanghebbenden, soms door een enkele brief of toezending van een charterpartij, soms door publikatie in binnen- of buitenlandse periodieken gebeuren en van geval tot geval zal de rechter moeten beoordelen of de beperking aan de derde voldoende bekend is gemaakt*⁴⁵⁸.

Op te merken valt dat in een oude Belgische uitspraak werd geoordeeld dat de publicatie in dagbladen van een bericht dat de reder geen door de kapitein aangegane schulden zou erkennen, niet verhindert dat de reder door handelingen van de kapitein wordt verbonden⁴⁵⁹. In ieder geval rijst de vraag of de aangehaalde Nederlandse suggestie heden ten dage veel realiteitswaarde heeft.

5.160. Op analoge wijze is in Boek 8 NBW m.b.t. de schippers bepaald:

Artikel 860

1. De schipper is verplicht voor de belangen van de bevrachters en van de rechthebbenden op de aan boord zijnde zaken, zo mogelijk ook na lossing daarvan, te waken en de maatregelen die daartoe nodig zijn, te nemen.
2. Indien het noodzakelijk is onvernijld ter behartiging van deze belangen rechtshandelingen te verrichten, is de schipper daartoe bevoegd. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.
3. Voor zover mogelijk geeft hij van bijzondere voorvallen terstond kennis aan de belanghebbenden bij de betrokken goederen en handelt hij in overleg met hen en volgens hun orders.

Artikel 861

1. Beperkingen van de wettelijke bevoegdheid van de schipper gelden tegen derden slechts wanneer die hun bekend zijn gemaakt.
2. De schipper verbindt zichzelf slechts dan, wanneer hij de grenzen zijner bevoegdheid overschrijdt.

Een met artikel 260 Boek 8 NBW corresponderende bepaling is niet opgenomen.

Het initiële voorstel om ook in de binnenvaart de term kapitein in te voeren i.p.v. de term schipper ontmoette heftige weerstand in schipperskringen en werd verlaten⁴⁶⁰.

5.161. Het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel bevat nog steeds een vrij uitvoerige Derde Titel getiteld “Van den kapitein”⁴⁶¹. Omtrent de taken van de kapitein is het volgende bepaald:

⁴⁵⁶ PG Boek 8 NBW, 317-318.

⁴⁵⁷ Oostwouder, 34.

⁴⁵⁸ PG Boek 8 NBW, 319.

⁴⁵⁹ Kh. Antwerpen, 4 september 1863, *JPA* 1864, 27; Smeesters-Winkelmolen I, 265, nr. 168.

⁴⁶⁰ Zie PG Boek 8 NBW, 795.

Artikel 342

De kapitein is verplicht met zoodanige bekwaamheid en nauwgezetheid en met zoodanig beleid te handelen als voor eene behoorlijke vervulling zijner taak noodig is.

Artikel 343

1. De kapitein is verplicht de gebruikelijke regels en de bestaande voorschriften ter verzekering van de zeewaardigheid en de veiligheid van het schip, van de veiligheid der opvarenden⁴⁶² en der zaken aan boord, met nauwgezetheid op te volgen.

2. Hij onderneemt de reis niet, tenzij het schip tot het volvoeren daarvan geschikt, naar behooren uitgerust en voldoende bemand is.

Artikel 344

De kapitein is verplicht overal waar de wet, de gewoonte of de voorzichtigheid dit gebiedt, zich van een loods te bedienen.

Artikel 345

De kapitein mag gedurende de vaart of bij dreigend gevaar het schip niet verlaten, tenzij zijne afwezigheid volstrekt noodzakelijk is of de zorg voor lijfsbehoud hem daartoe dwingt.

Artikel 346

De kapitein is verplicht voor de aan boord zijnde goederen van een gedurende de reis overleden opvarende te zorgen en ten overstaan van twee der opvarenden daarvan een behoorlijke beschrijving te maken of te doen maken, welke door hem en door deze opvarenden wordt ondertekend.

5.162. Betreffende de scheepsdocumenten en formaliteiten bepaalt het Wetboek van Koophandel:

Artikel 347

1. De kapitein moet aan boord voorzien zijn van:

den zeebrief, den meebrief en een uittreksel uit de registratie voor schepen als bedoeld in artikel 101, eerste lid, van de Kadasterwet vermeldende tenminste de gegevens, bedoeld in artikel 85, tweede lid, onder a, c, d, e, f, g en j, van die wet, alsmede de gegevens omtrent niet doorgehaalde voorlopige aantekeningen, met dien verstande dat, ingeval dat uittreksel meer dan één dag vóór die van het laatste vertrek van het schip uit een Nederlandse haven is afgegeven, op dat uittreksel een verklaring van de bewaarder van het kadaster en de openbare registers moet voorkomen dat sedert de afgifte de op dat uittreksel vermelde gegevens blijkens de stukken, ingeschreven in de desbetreffende openbare registers tot op de dag vóór die van het vertrek, geen wijziging hebben ondergaan;

het manifest der lading, de charter-partij en de cognossementen, dan wel afschriften van die stukken; de Nederlandsche wetten en reglementen op de reis van toepassing, en alle verdere noodige papieren.

2. Ten aanzien van de charter-partij en de cognossementen geldt deze verplichting niet in de door Ons te omschrijven omstandigheden.

Artikel 348

1. De kapitein zorgt, dat aan boord een scheepsdagboek (dagregister of journaal) wordt gehouden, waarin alles van eenig belang, dat op de reis voorvalt, nauwkeurig wordt opgeteekend.

2. De kapitein van een schip, dat door mechanische kracht wordt voortbewogen, zorgt bovendien, dat door een lid van het machinekamer-personeel een machine-dagboek wordt gehouden.

⁴⁶¹ Voor nuttige commentaar, zie nog steeds Cleveringa, 248-386.

⁴⁶² Art. 341 bepaalt:

Onder opvarenden worden in dezen titel verstaan allen, die zich aan boord bevinden, buiten den kapitein.

Artikel 349

1. *Op Nederlandse schepen mogen alleen dagboeken in gebruik worden genomen, welke blad voor blad zijn genummerd.*
2. *De dagboeken worden, zo mogelijk, dagelijks bijgehouden, gedagtekend en door de kapitein en de schepeling, die hij met het houden van het boek heeft belast, ondertekend.*
3. *Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld met betrekking tot het inrichten van de dagboeken.*

Artikel 350

De kapitein, de eigenaar en de rompbewrachter zijn verplicht aan belanghebbenden op hunne aanvraag inzage en, tegen betaling van de kosten, afschrift van de dagboeken te geven.

Artikel 351

Wanneer de kapitein zich in zaken van aanbelang met leden van de bemanning heeft beraden, wordt van de hem gegeven adviezen in het scheepsdagboek melding gemaakt.

Artikel 353

1. *Na aankomst in een haven kan de kapitein door een notaris eene scheepsverklaring doen opmaken omtrent de voorvallen der reis.*
2. *Indien het schip of de zaken aan boord schade hebben geleden of eenig buitengewoon voorval heeft plaats gehad, is de kapitein verplicht binnen 48 uren na aankomst, in de plaats van aankomst of in een nabijgelegen plaats althans eene voorloopige verklaring te doen opmaken. Eene voorloopige verklaring moet binnen acht dagen door eene volledige verklaring worden gevolgd.*
3. *De kapitein heeft zich te wenden in het Koninkrijk buiten Europa tot het bevoegde gezag en buiten het Koninkrijk tot den Nederlandschen consulairen ambtenaar of, bij ontstentenis van zoodanigen ambtenaar, tot het bevoegde gezag.*
4. *De notaris is verplicht van scheepsverklaringen tegen betaling der kosten afschrift uit te reiken aan ieder die het verlangt⁴⁶³.*

Artikel 355

De door den kapitein aan te wijzen schepelingen zijn verplicht bij het opmaken van de scheepsverklaring hunne medewerking te verleen door van hunne bevinding verklaring af te leggen.

Artikel 356

De beoordeeling van de bewijskracht van scheepsdagboeken en scheepsverklaringen, ten aanzien van de daarin vermelde voorvallen der reis, is voor ieder geval aan den rechter overgelaten.

Niet al deze bepalingen gelden voor zeevissersschepen⁴⁶⁴.

Opvallend in de Nederlandse regeling is de opstelling van de scheepsverklaring door een notaris (art. 353.1), de verplichting van deze laatste om aan eenieder die het verlangt een afschrift te verstrekken (art. 353.4) en de beperkte bewijskracht van de in de scheepsdagboeken en de

⁴⁶³ Zie voorts art. 354 i.v.m. de berekening van de termijn.

⁴⁶⁴ Art. 374 luidt:

1. *Artikel 347, het tweede lid van artikel 348 en artikel 349, eerste lid, zijn niet van toepassing op zeevissersschepen.*
2. *Aan boord moeten aanwezig zijn een uittreksel uit de registratie voor schepen als bedoeld in artikel 101, eerste lid, van de Kadasterwet vermeldende tenminste de gegevens, bedoeld in artikel 85, tweede lid, onder a, c, d, e, f, g en j, van die wet, alsmede de gegevens omtrent niet doorgehaalde voorlopige aantekeningen, welk uittreksel op een zodanig tijdstip moet zijn afgegeven door de bewaarder van het kadaster en de openbare registers dat de daarin vermelde gegevens overeenstemmen met die welke in de registratie voor schepen ten aanzien van het betrokken schip staan vermeld ten tijde van het uitvaren van dat schip, en de wetten en reglementen op deze schepen van toepassing.*

scheepsverklaring vermelde feiten (art. 356). In het oudere Nederlandse zeerecht golden nadere eisen m.b.t. de scheepsverklaring, en genoot deze een bijzondere bewijskracht⁴⁶⁵.

5.163. Omtrent de taken en bevoegdheden van de kapitein vervolgt het Wetboek van Koophandel als volgt:

Artikel 357

De kapitein is bevoegd, indien dit tot behoud van schip of lading noodzakelijk is, scheepstoebehooren en bestanddeelen van de lading zoowel over boord te werpen als te verbruiken.

Artikel 358

De kapitein is in geval van nood gedurende de reis bevoegd, levensmiddelen, welke in het bezit zijn van opvarenden of tot de lading behooren, tegen schadevergoeding tot zich te nemen, ten einde die te verbruiken in het belang van allen die zich aan boord bevinden.

Artikel 358a

- 1. De kapitein is verplicht aan personen, die in gevaar verkeereren, en in het bijzonder, als zijn schip bij eene aanvaring betrokken is geweest, aan de andere daarbij betrokken schepen en de personen, die zich aan boord dier schepen bevinden, de hulp te verleenen, waartoe hij bij machte is, zonder zijn eigen schip en de opvarenden daarvan aan ernstig gevaar bloot te stellen.*
- 2. Hij is bovendien verplicht, voor zooverre hem dit mogelijk is, aan de andere bij de aanvaring betrokken schepen op te geven den naam van zijn schip, van de haven waar het thuis behoort en van de havens van waar het komt en waarheen het bestemd is.*
- 3. Niet-nakoming van deze verplichtingen door den kapitein geeft geen aanspraak tegen hem, die uit welken hoofde dan ook verantwoordelijk is voor het optreden van de kapitein.*

Artikel 358b

- 1. De kapitein van een Nederlandsch, naar Nederland bestemd schip, in eene buitenlandsche haven vertoevend, is verplicht, zich daar bevindende, hulpbehoevende Nederlandsche zeelieden, voorzoover aan boord voor hen plaats is, op verlangen van den Nederlandschen consulairen ambtenaar of, waar deze ontbreekt, van de plaatselijke overheid, naar Nederland over te brengen.*
- 2. De kosten hiervan zijn voor rekening van den Staat. De vaststelling dier kosten geschiedt op den grondslag door Ons te bepalen.*

Artikel 359

De kapitein heeft de zorg voor alles wat met het beladen en het lossen van het schip in verband staat, voor zooverre niet andere personen daarmee zijn belast.

Artikel 364

- 1. Tegenover de zee-werkegever⁴⁶⁶ is de kapitein steeds verplicht te handelen overeenkomstig de bepalingen, waaronder hij is aangesteld, en de hem krachtens die aanstelling gegeven orders, mits deze bepalingen of deze orders niet in strijd zijn met de verplichtingen, hem als gezagvoerder door de wet opgelegd.*
- 2. Hij geeft de zee-werkegever doorlopend kennis van alles wat het schip en de zaken aan boord betreft, en vraagt diens orders, alvorens tot eenigen maatregel van geldelijk aanbelang over te gaan.*
- 3. Overigens is het bepaald bij de artikelen 359 ook op zijne verhouding tot de zee-werkegever van toepassing.*

⁴⁶⁵ Zie Cleveringa, 292.

⁴⁶⁶ Art. 309.2 bepaalt:

Onder zee-werkegever is te verstaan de eigenaar of, in geval van rompbewrachting, de rompbewrachter.

Artikel 367

De kapitein, vernemende dat de vlag, waaronder hij vaart, onvrij is geworden, is verplicht in de meest in de nabijheid gelegen onzijdige haven binnen te loopen en aldaar te blijven liggen, totdat hij op veilige wijze kan vertrekken of van hem die daartoe bevoegd is stellige orders om te vertrekken heeft ontvangen.

Artikel 368

Indien den kapitein blijkt, dat de haven, waarheen het schip is bestemd, wordt geblokkeerd, is hij verplicht in de meest geschikte in de nabijheid gelegen haven binnen te loopen.

Artikel 370

De kapitein mag van den koers, welken hij moet volgen, afwijken ter redding van menschenlevens.

Artikel 371a

Indien gedurende de reis iemand aan boord wordt ontdekt, die niet in het bezit is van een geldig reisbiljet en niet bereid of niet in staat is op eerste aanmaning van den kapitein vracht te betalen, heeft deze het recht hem aan boord werk te laten verrichten, waartoe hij in staat is, en hem bij de eerste gelegenheid die zich voordoet van boord te vernijderen.

Artikel 372

Noch de kapitein, noch een opvarende mag voor eigen rekening goederen in het schip vervoeren, tenzij krachtens overeenkomst met of verlof van de eigenaar en, indien het schip is vervracht, ook van den bevrachter.

Artikel 364.1 bevestigt dat de reder nooit de bevoegdheid van de kapitein als gezagvoerder mag aantasten⁴⁶⁷.

5.164. In het Ontwerp-Schadee was de volgende bepaling over de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein opgenomen:

- 1. In een rechtsgeding buiten Nederland vertegenwoordigt de kapitein de reder in zaken het schip betreffende.*
- 2. Het vonnis, door of tegen de kapitein verkregen, wordt geacht te zijn verkregen door of tegen de reder.*

Deze bepaling beoogde de analoge, thans opgeheven regeling van artikel 361 van het Wetboek van Koophandel te actualiseren⁴⁶⁸. Deze laatste bepaling luidde:

- 1. In het buitenland kan de kapitein in zaken het schip betreffende in rechte worden geroepen en ten behoeve van de reeder als eischer optreden. De reeder kan te allen tijde het geding overnemen.*
- 2. Het vonnis, door of tegen den kapitein verkregen, wordt geacht te zijn verkregen door of tegen den reeder.*
- 3. Exploiten, voor den reeder bestemd, kunnen in het buitenland aan boord van het schip worden uitgebracht.*

Laatstaangehaald lid impliceerde blijkbaar dat betekening in Nederland niet mogelijk was⁴⁶⁹. De rechtsleer achtte het aangehaalde artikel betreffende het voeren van gedingen in het buitenland echter waardeloos, omdat het niet de Nederlandse wet is die bepaalt hoe er in het buitenland moet geprocedeerd worden. De bepaling diende daarom niet naar de letter worden genomen, en

⁴⁶⁷ Cleveringa, 296.

⁴⁶⁸ Zie daarover Cleveringa, 300-301.

⁴⁶⁹ Cleveringa, R.P., *Mr. W. van Rossem's verklaring van het Nederlands Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering*, I, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1972, 802.

moest worden gelezen alsof zij de kapitein bevoegdheid verleende om de reder in het buitenland in het geding te vertegenwoordigen⁴⁷⁰.

Uiteindelijk werd de materie niet in Boek 8 NBW geregeld, daar ze werd geacht beter thuis te horen in het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering⁴⁷¹. Dit laatste wetboek bevat thans slechts de volgende bepaling:

Artikel 59

*Ten aanzien van de opvarenden van een schip die geen bekende woonplaats in Nederland hebben en die noch aan boord van dat schip, noch elders worden aangetroffen, geschiedt de betekening, indien het exploit het schip of een in of krachtens Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek geregeld onderwerp betreft, aan boord aan de kapitein of de schipper van dat schip*⁴⁷².

Vroeger bepaalde artikel 313 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering ook nog:

Alle dagvaardingen aan scheepsboord geëxploiteerd voor eenen schipper, officier of scheepsgezel of voor eenen passagier, zijn van waarde.

Dit artikel behelsde in zoverre een uitzondering op de gewone wijze van betekenen, dat de deurwaarder, de bedoelde gedaagde niet aan boord vindende, het exploit toch kon uitbrengen, en wel aan een der andere opvarenden (met inbegrip van de kapitein-schipper). Sinds 1935 werd de regel echter geacht nog enkel te gelden voor zeezaken⁴⁷³.

In het Nederlands gerechtelijk recht wordt blijkbaar aangenomen dat opvarenden in bepaalde omstandigheden hun werkelijk verblijf hebben aan boord van een schip, zodat daar betekeningen mogelijk zijn⁴⁷⁴.

5.165. Zoals gezien bevat het Wetboek van Koophandel nog steeds specifieke bepalingen m.b.t. de arbeidsovereenkomst van de kapitein⁴⁷⁵.

Uitdrukkelijk is in het Wetboek bepaald dat op de arbeidsovereenkomst tussen de zeewerkgever en de kapitein de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek van toepassing zijn, voor zover daarvan in het Wetboek van Koophandel niet is afgeweken (art. 375).

Zoals reeds aangestipt⁴⁷⁶ werd recent geadviseerd om de wettelijke regeling m.b.t. de arbeidsovereenkomst van de kapitein gelijk te schakelen met die betreffende de schepelingen⁴⁷⁷.

- ANDERE LANDEN

5.166. Het Noors Maritiem Wetboek bevat de volgende regeling van het statuut van de kapitein⁴⁷⁸:

⁴⁷⁰ Cleveringa, R.P., *Mr. W. van Rossem's verklaring*, I, o.c., 132.

⁴⁷¹ PG Boek 8 NBW, 316.

⁴⁷² Zie ook nog, over een specifiek geval van betekening aan boord, art. 565 van het wetboek.

⁴⁷³ Cleveringa, R.P., *Mr. W. van Rossem's verklaring*, I, o.c., 802; zie ook Star Busmann, C.W., *Hoofdstukken van Burgerlijke Rechtsvordering*, Haarlem, De ervan F. Bohn, 1948, 205.

⁴⁷⁴ Cleveringa, R.P., *Mr. W. van Rossem's verklaring*, I, o.c., 45.

⁴⁷⁵ Zie *supra*, nr. 5.36.

⁴⁷⁶ Zie nogmaals *supra*, nr. 5.36.

⁴⁷⁷ Heerma van Voss, G.J.J. (red.), Sütő, V.J.A. en Spoelder, S.R., *Advies Wetgevingsimplicaties implementatie Maritiem Arbeidsverdrag 2006*, Eindrapport, 16 maart 2007, 21-23.

⁴⁷⁸ Voor een bondige commentaar, zie Falkanger-Bull-Brautaset, 243-244.

Section 131 Seaworthiness of the Ship

The master shall before a voyage begins ensure that the ship is seaworthy, including that it is sufficiently equipped, manned and supplied with provisions and in a proper condition for the reception, carriage and preservation of the cargo. The master shall see that the cargo is properly stowed, that the ship is not overloaded, that its stability is satisfactory and that the hatches are properly closed and battened down.

During the voyage the master shall do everything in his or her power to keep the ship in a seaworthy condition.

Section 132 Navigation, etc.

The master shall ensure that the navigation and management of the ship accords with good seamanship.

The master shall, as far as possible in advance, acquaint him- or herself with the orders and regulations in force for shipping in the waters where the ship is to trade and at the places where it is to call.

Section 133 Ship's Books

The master is responsible for the keeping of the prescribed ship's books. Entries shall be made under the master's supervision.

Section 134 Loading, Discharge, etc.

The master shall ensure that loading and discharge are carried out and the voyage performed with due dispatch.

Section 135 Distress

If the ship is in distress, the master is duty bound to do everything in his or her power to save those on board and to protect the ship and cargo. The master shall if necessary see that the ship's books and papers are brought to safety, and as far as possible arrange for salvage of the ship and cargo.

Unless his or her own life is in considerable danger, the master must not leave the ship as long as there is a reasonable prospect of its being saved.

As far as possible without serious risk to the ship or to those on board, the master is duty bound to give all possible and necessary assistance to any person in distress at sea or threatened by danger at sea.

Section 136 The Absence of the Master, etc.

If the master is absent or is unable to perform his or her duties, the senior mate present shall make such decisions as cannot be postponed.

If the master leaves the ship he or she must inform the senior mate present or, if no mate is present, some other crew member, and give him the necessary orders for dealing with eventualities.

When the ship is not moored in port or at anchor in a safe anchorage, the master must not absent himself from the ship unnecessarily. The same shall apply under dangerous circumstances.

If the master dies, or is prevented owing to illness or for any other compelling reason from remaining in command of the ship, or if he or she leaves the service, the senior mate shall take command until a new master has been appointed. In such event the reder shall be notified without delay. If the mate is not qualified to command the ship, the Maritime Directorate or the Foreign Office representative concerned shall also be notified as soon as possible.

The provisions of this Section shall not affect the provisions of the Certification Act.

Section 137 The Authority of the Master

The master, in his capacity as such, has authority to enter into contracts on behalf of the reder relating to the conservation of the ship or the performance of the voyage and to make agreements for the carriage of goods on the voyage, or of passengers if the ship is intended for that purpose. He or she can also act as plaintiff in lawsuits relating to the ship.

The master of a fishing or catching vessel cannot without special authority enter into agreements regarding the supply to the ship of equipment exclusively connected with fishing or catching, such as nets, lines, bait, ice, salt and barrels. Nor can the master, if the ship's gross tonnage does not exceed 300 tonnage units/register tons, without special authority purchase fuel for the ship's engines for the account of the reder if the ship is in Norwegian territory.

If money is required for any purpose mentioned in the first paragraph and the instructions of the reder cannot be awaited, the master shall seek to raise the money in the most convenient way. He or she can then, according to the circumstances, raise loans or pledge or sell goods belonging to the reder and even, in case of necessity, pledge or sell cargo. Even if the transaction was unnecessary, the contract shall nevertheless be binding if the third party acted in good faith.

Section 138 Care of the Cargo, etc.

On behalf of the reder the master shall take care of the cargo and generally protect the interests of the cargo-owner. For this purpose he or she may without special authority enter into agreements and act as plaintiff in accordance with the provisions of Section 266, cf. Section 339.

Section 139 Obligations undertaken on behalf of the Reder or Cargo-owner

The master shall not personally be liable for obligations which he or she enters into in the capacity of master on behalf of the reder or cargo-owner.

Section 140 Liability for Damages

The master shall be liable to compensate any loss caused through fault or neglect in his or her service pursuant to the general law of torts, cf. Section 2-3 of Act Relating to Compensation in Certain Circumstances.

Section 141 Duty to Render Accounts

The master must render accounts whenever the reder so requests.

In the accounts the master shall credit the reder with any special remuneration received from any one with whom he or she has had dealings in the capacity of master.

Section 142 Repatriation of Seamen, etc.

It is the duty of the master to convey seamen, whose repatriation it is the Consul's responsibility to arrange, to their destination or to a port at which the ship calls on its voyage, but only in such numbers and on such conditions as the King shall determine. When not inconvenient, the master is bound without payment to carry the funeral urns of, and any personal belongings left by, seamen who when they died were Norwegian nationals or were resident in Norway.

Provided there are reciprocal arrangements, the King may extend these provision to apply also to foreign seamen (their urns and belongings) not covered by the first paragraph.

M.b.t. het scheepsdagboek is afzonderlijk bepaald:

Section 471 Ship's Books

The King issues regulations relating to the keeping of ship's books (log books, maneuver books and the like) on board Norwegian ships, including on which ships and in which waters there shall be a duty to keep such books, and on the checking of the books.

Any person who can show a legal interest in ascertaining the contents of a ship's books and any scrap books which may have been kept, can demand to see them and to make excerpts. Unless ordered by the Maritime Directorate, this shall not, however, apply when the ship has been in collision with a foreign ship, if no similar access to the books of the foreign ship is given.

Every book and scrap book shall be retained for at least three years after the date of the last entry. If proceedings are instituted against the shipowner in connection with the operation of the ship during the

period covered by the book or scrap book, such book shall in any event be retained until the case has been finally decided.

As regards ship's books kept on board Danish, Finnish or Swedish ships, the provisions of the second paragraph apply correspondingly when the ship is in a Norwegian port. The same applies to ship's books kept on board other foreign ships unless the Maritime Directorate orders otherwise.

The provisions as to ship's books contained in the second and fourth paragraphs shall apply correspondingly to records made mechanically on board concerning the navigation of the ship or any other matter dealt with in the ship's books. The same shall apply to the provisions of the third paragraph unless the Maritime Directorate orders otherwise.

I.v.m. de officiële onderzoeksprocedures is nog bepaald:

Section 480 Disclosure of Ship's Books

At a maritime inquiry the ship's books shall be submitted to the Court. The same shall apply to any scrap books that may have been kept for the ship's books. The original books shall be compared with the scrap books and with the transcript which has been submitted.

Ook de Noorse regeling valt op doordat zij het statuut van de kapitein omschrijft op hedendaagse en kernachtige wijze, met vermijding van ingewikkelde casuïstiek. Eveneens interessant zijn de bepalingen over de contractuele en gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid en de toerekening aan de reder van maatregelen getroffen in het belang van de ladingeigenaars. Het begrip reder duidt in voorkomend geval op de rompbevrachter⁴⁷⁹. M.b.t. de scheepsdagboeken valt inz. de bijzondere IPR-regeling op.

5.167. De Zwitserse *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse* van 23 september 1953 biedt een ander goed voorbeeld van een gesystematiseerde en op de hedendaagse praktijk afgestemde wettelijke regeling, waarvan de inhoud beperkt is tot de principes en eveneens de casuïstische aanpak van de Belgische Zeewet vermijdt.

Het tweede Hoofdstuk van de Derde Titel geheten “De l'exercice de la navigation” betreft de kapitein en bepaalt:

Art. 51. Exercice du commandement

1 Le commandement du navire appartient et incombe de plein droit au capitaine désigné par l'armateur.

2 Sauf les démarches nécessaires ou usuelles dans les ports d'escale, le capitaine doit se trouver à bord et exercer personnellement le commandement pendant toute la durée du voyage.

3 Lorsque le capitaine quitte le navire ou se trouve empêché de remplir ses fonctions, le commandement du navire appartient et incombe de plein droit au membre du personnel de pont le plus ancien dans le grade le plus élevé.

4 Quiconque exerce effectivement le commandement à bord a de plein droit les obligations et les responsabilités civiles et pénales du capitaine.

Art. 52. Conduite nautique du navire

1 Le capitaine répond seul de la conduite du navire.

2 Il conduit le navire selon les règles de l'art nautique et en se conformant aux accords internationaux, aux usages généralement reconnus en matière de navigation maritime et aux règles édictées par les Etats dans les eaux territoriales desquels le navire se trouve.

⁴⁷⁹ De Engelse vertaling bezorgd door het Nordisk Institut for Sjørett bevat volgende toelichting:

Throughout the translation, the Norwegian term “reder” has been used when the original utilises this term or the term “rederi.” There is no equivalent English term. The “reder” is the person (or company) that runs the vessel for his or her own account, typically the owner or the demise charterer. Time charterers and voyage charterers are not considered “reders”.

3 Le capitaine doit maintenir le navire en bon état de navigabilité; il pourvoit à ce que son armement, son équipement et son approvisionnement restent suffisants pendant toute la durée du voyage.

Art. 53. Sécurité du voyage

1 Le capitaine prend, selon les usages, toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'équipage, des passagers ainsi que des ayants droit à la cargaison. Il procède à un arrimage conforme aux usages maritimes.

2 En cas de nécessité, le capitaine procède à tous actes immédiatement indispensables à la sauvegarde de la vie humaine, du navire ou de la cargaison. Néanmoins, il doit, pour peu que les circonstances le permettent, se concerter avec l'armateur avant de prendre une mesure de caractère exceptionnel.

Art. 54. Discipline de bord et engagement de l'équipage

1 Le capitaine a sur toute personne se trouvant à bord du navire l'autorité que lui confèrent les règles et usages généralement reconnus en droit maritime. Il répond de l'ordre à bord et exerce le pouvoir disciplinaire.

2 Le capitaine engage lui-même l'équipage de son navire en tant que l'armateur ne s'est pas réservé cet engagement. Si les effectifs du personnel de pont ou des machines tombent au-dessous du chiffre normal, il est tenu d'engager le plus rapidement possible les remplaçants nécessaires.

Art. 55. Pouvoirs de représentation

1 Le capitaine est le représentant légal de l'armateur. La limitation de ses pouvoirs de représentation est sans effet à l'égard des tiers de bonne foi. Toutefois, le capitaine ne peut en aucun cas ni aliéner ni hypothéquer le navire.

2 Dans l'exercice de ses fonctions commerciales, le capitaine doit s'en tenir aux instructions de l'armateur. Il doit, conformément aux usages, le renseigner sur tout ce qui concerne le navire et la cargaison.

3 Tout litige survenant à propos du navire doit être, le plus rapidement possible, signalé par le capitaine à l'armateur. En pareil cas, le capitaine représente l'armateur en justice, tant en demandant qu'en défendant, aussi longtemps que l'armateur n'intervient pas par le moyen de quelque autre représentant dûment habilité.

Art. 56. Tâches de droit civil

1 Le capitaine constate, dans le livre de bord, dans la forme authentique, les naissances et les décès survenus à bord du navire et remet un extrait de ce livre au prochain consulat de Suisse. Ce dernier est chargé de transmettre l'extrait à l'Office suisse de la navigation maritime, à l'intention du Service fédéral de l'état civil.²

2 Les naissances et décès survenus à bord d'un navire suisse doivent être inscrits, s'il s'agit de citoyens suisses, au registre des naissances et des décès du lieu d'origine et, s'il s'agit d'étrangers et que l'événement ne soit pas établi par un acte d'état civil à l'étranger, dans les registres du canton de Bâle-Ville.

3 Si une personne meurt à bord d'un navire suisse, le capitaine doit prendre sous sa garde, après les avoir inventoriés avec le concours d'un autre membre de l'équipage, les objets qui ont appartenu au défunt ainsi que les testaments qui peuvent exister et les remettre au prochain consulat de Suisse.

Art. 57. Compétence en cas de délits

1 Si un délit a été commis à bord, le capitaine a les attributions d'un juge d'instruction; il mène l'instruction préparatoire jusqu'à l'arrivée de l'autorité compétente.

2 A cet effet, il entreprend les actes d'enquêtes qui ne supportent aucun retard, fait, au besoin, arrêter provisoirement les suspects, fouiller les passagers et les marins et séquestrer les objets qui peuvent servir de preuve. Sont applicables par analogie les art. 62 à 65, 69 et 74 à 85 de la loi fédérale du 15 juin 1934 sur la procédure pénale¹.

3 Le capitaine établit un rapport sur les actes d'enquête auxquels il a procédé et sur le résultat de ses recherches. Il tient ce rapport avec le procès-verbal d'audition des témoins et les pièces à conviction à la

disposition des autorités compétentes et porte ces faits et documents à la connaissance du Ministère public du canton de Bâle-Ville ainsi que du prochain consulat de Suisse.

4 Le Conseil fédéral peut toutefois prescrire des règles spéciales pour cette procédure.

Art. 58. Papiers de bord

1 Le capitaine est responsable de la présence à bord des documents concernant le navire, l'équipage, les passagers et la cargaison. Il veille notamment à la tenue du livre de bord et du journal des machines.

2 Les événements de caractère nautique et météorologique, ainsi que tout fait intéressant le voyage, seront consignés dans le livre de bord, chronologiquement et avec l'indication exacte du moment où ils se sont produits et où se fait l'inscription. Sauf circonstances exceptionnelles, les inscriptions doivent se faire jour après jour. L'officier chargé des inscriptions en atteste l'exactitude sous sa signature; elles sont vérifiées et contresignées par le capitaine.

3 Quiconque établit qu'il y a un intérêt légitime peut obtenir, par l'entremise de l'Office suisse de la navigation maritime et contre paiement des frais, un extrait du livre de bord et la copie des procès-verbaux, rapports et autres documents établis par le capitaine ou par ses subordonnés.

Art. 59. Relations avec les consulats

1 S'il y a un consulat de Suisse dans le port où le navire fait escale ou achève le voyage, le capitaine lui annonce l'arrivée du navire et le prévient à temps de son départ.

2 Jusqu'à ce départ, le capitaine doit tenir à la disposition du consulat les papiers de bord.

3 Le consulat est autorisé, sur requête du capitaine, à demander à l'autorité compétente, au nom de la Confédération, d'un Etat étranger (sic).

Het statuut van de bemanning is geregeld in Titel IV “De l'équipage” (art. 60-86). Hierin worden zowel publiekrechtelijke en socialezekerheidsrechtelijke aspecten geregeld, als het eigenlijke recht m.b.t. de scheepsarbeidsovereenkomst.

5.168. Zoals hierboven reeds aangeduid, valt in de Italiaanse *Codice della Navigazione* een bepaling op die de kapitein bevoegd verklaart om ingeval van levensgevaar huwelijken te voltrekken:

Articolo 204 - Matrimonio in imminente pericolo di vita.

Il comandante della nave marittima può procedere alla celebrazione del matrimonio nel caso e con le forme di cui all'articolo 101 del codice civile.

Het wetboek regelt ook de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein:

Articolo 309 - Poteri processuali del comandante.

Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessari poteri, il comandante può, in caso di urgenza, notificare atti ed istituire o proseguire giudizi in nome e nell'interesse dell'armatore, per quanto riguarda la nave e la spedizione.

Possono parimenti i terzi, fuori dei luoghi dove sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessari poteri, fare eseguire notificazioni al comandante, o contro di questo promuovere o proseguire giudizi, per quanto concerne i fatti dell'equipaggio relativi alla nave e alla spedizione, ovvero le obbligazioni contratte dal comandante durante la spedizione. La presenza dell'armatore o di un suo rappresentante può essere opposta ai terzi solo nei casi previsti nel terzo comma dell'articolo 306.

L'armatore può riassumere le domande proposte dal comandante o contro di lui, e può inoltre impugnare le sentenze emesse in contraddittorio del comandante.

5.169. Het Chileens Wetboek van Koophandel bevat i.v.m. de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein o.m. de volgende bepalingen:

Art. 907.

El capitán es representante legal del propietario de la nave o del armador, en su caso, y como tal los representa en juicio activa y pasivamente. Lo anterior es sin perjuicio de la representación que corresponda al agente de naves que la atiende. Además de factor del naviero, es representante de los cargadores para los efectos de la conservación de la carga y resultado de la expedición.

Art. 914.

Son obligaciones del capitán, entre otras, sea que las cumpla personalmente o por miembros de la dotación o personal en tierra bajo su potestad, las siguientes:

[...]

8 Celebrar, con la autorización del armador o de su agente, contratos de fletamento o de transporte de mercancías. Los demás actos o contratos relativos a la gestión ordinaria de la nave y al normal desarrollo del viaje, podrá realizarlos por sí solo;

9 Representar judicialmente al armador en caso de ausencia de éste o de su agente, para preservar sus derechos y ejercer las acciones que competan a la nave y a la expedición;

[...]

11. Protestar por los accidentes o daños que sufran la nave o la carga, o de cualquier hecho que pueda comprometer su responsabilidad, la de la nave, la de sus armadores y propietarios o de la expedición en su conjunto.

Art. 915.

El capitán tiene en representación del transportador, la custodia de la carga y de cualquier efecto que reciba a bordo, y está obligado a cuidar de su apropiada manipulación en las operaciones de carga y descarga, de su buen arrumaje y estiba, de su custodia y conservación, y de su adecuada entrega en el puerto de destino.

Todo lo anterior en los términos que prescriben otras disposiciones de este Libro y sin perjuicio de las normas que sobre limitación de responsabilidad del porteador se contienen en el mismo.

Art. 916.

Si durante el curso del viaje y en puerto donde no exista mandatario del armador, se hacen necesarias reparaciones o compra de pertrechos y las circunstancias o la distancia del domicilio del armador no permiten pedir instrucciones, el capitán podrá realizar los referidos actos, dejando constancia de ello en el libro bitácora.

5.170. In Spanje wordt de kapitein heden eveneens als een werknemer beschouwd⁴⁸⁰. In een land als Zuid-Afrika geniet de kapitein een *sui generis*-statuut⁴⁸¹.

5.171. Gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein en/of betekeningsmogelijkheid aan boord wordt verder o.m. aangetroffen in Hong Kong, Oostenrijk, Servië en Montenegro en Slovenië.

5.172. Bepalingen over huwelijksvoltrekking op zee komen voorts o.m. voor in de *Marriage Act* van Malta (art. 16) en in de *Births, Deaths, and Marriages Registration Act* van de Marshall-eilanden (§§ 429 e.v.). Een uitvoerig uitgewerkte recente regeling is de *Maritime Marriage Act 1999* van Bermuda. Ook in de Verenigde Staten⁴⁸² en Japan bestaat blijkbaar een regeling.

⁴⁸⁰ Alcántara, J.M. en Romero Escudero, M., "Spain", in IEL Transport Law (Feb. 1998), 67, nr. 104.

⁴⁸¹ Hare, 198-202.

⁴⁸² Zie § 700.716 CFR (Code of Federal Regulations, Title 32, Subtitle A, Chapter VI, Subchapter A, Part 700, Subpart G, Rule 716).

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

5.173. Tijdens de eerste consultatie a.d.h.v. het Groenboek werd een ruime overeenstemming genoteerd over de wenselijkheid om in het wetboek een nieuwe omschrijving van de functie van de kapitein op te nemen. In die zin uitten zich HvB-A, KBRV, BVZ en DAB Vloot. KBZ-KBMA-BZB stelden dat bij het opstellen van het nieuwe wetboek moet worden uitgegaan van de voortdurende evolutie van de functie en de positie van de kapitein en inz. van de communicatiemiddelen, waardoor de kapitein meer en meer werkt in een team (reder, bevrachter, havenautoriteiten en lading) i.p.v. enkel op zichzelf aangewezen te zijn. Dit houdt in dat de verantwoordelijkheden van de kapitein worden gedeeld of verschuiven. De automatisering zal het mogelijk maken dat het toezicht dat de kapitein (en zijn bemanning) uitoefent over de uitbating van het schip wordt gedeeld met andere partijen (vb. remote sensing, tracking, uitvoeren van administratieve taken van op de wal). Voorts is acht te slaan op de steeds grotere reikwijdte van de regelgeving m.b.t. de veiligheid aan boord en van de scheepvaart, met eerbied voor het milieu, en op de multiculturele werkomgeving die naast kansen ook beperkingen inhoudt en van de kapitein derhalve extra aandacht vergt. KBZ-KBMA-BZB beaamden dat de functie en de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein in de wet opnieuw dient te worden omschreven.

Deze opinies sluiten volledig aan bij de hierboven ontwikkelde nadere kritiek van het huidige wettelijke regime.

5.174. De in het Groenboek gesuggereerde opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van specifieke, suppletieve regels over de functie van bepaalde andere bemanningsleden als de dekkofficieren en de werktuigkundigen werd ondersteund door BVZ maar verworpen door KBRV en DAB Vloot. Als bezwaar werd verwezen naar de gelding van het STCW-Verdrag, de ISM-Code en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 2007, en naar de noodzaak om een zo groot mogelijke vrijheid te laten bestaan.

5.175. De in het Groenboek gestelde vraag naar de IPR-aspecten en naar het dwingende karakter van de nieuwe wettelijke regeling kreeg tijdens de eerste consultatie slechts enkele, eerder summier antwoorden. BVZ pleitte voor het behoud van de bestaande toestand en KBRV stelde dat alleen bepalingen over wettelijke functies van dwingend recht dienen te zijn.

5.176. I.v.m. de privaatrechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein beaamde BVZ de wenselijkheid van een duidelijke wettelijke regeling, zowel wat betreft de betekening van gedingakten aan de kapitein, als wat betreft het actieve optreden van de kapitein als vertegenwoordiger van de reder. BVZ meende dat de wet aan de kapitein een algemene vertegenwoordigingsbevoegdheid moet toekennen. Andere respondenten gingen niet uitdrukkelijk op deze kwestie in. De visie van BVZ sluit aan bij de hierboven in verband met deze kwestie ontwikkelde kritiek.

5.177. In aanvulling op het Groenboek werd door individuele respondenten aandacht gevraagd voor het ontbreken van een wettelijk statuut van de gezagvoerder van commercieel geëxploiteerde pleziervaartuigen, en voor de hypothese dat een kapitein optreedt als zelfstandige (welke allicht de kapitein-eigenaar viseert). Met beide opmerkingen wordt hieronder rekening gehouden.

5.178. Dat de modernisering van de in de Zeewet opgenomen bepalingen over de kapitein diverse belanghebbenden kan dienen, behoeft weinig of geen nadere verduidelijking.

In de eerste plaats dient deze modernisering de Belgische koopvaardij en de door haar tewerkgestelde kapiteins, die momenteel immers moeten functioneren binnen een wettelijk raamwerk dat obsoleet is geworden, en bovendien werd voorbijgestreefd door de wetgeving van de meeste andere vlagstaten. Met de modernisering kan niet alleen de rechtszekerheid worden hersteld, maar ook een administratieve lastenverlaging worden doorgevoerd. Een betere aansluiting van het zeerecht op het toepasselijke arbeidsrecht is in het belang van de werkgevers zowel als de werknemers. Een actualisering van de wetgeving kan ook bijdragen tot de attractiviteit van maritieme beroepen en maritieme opleidingen.

In de tweede plaats dient de herziening van het wettelijk statuut van de kapitein de maritieme rechtspraktijk. De magistratuur kan worden ontlast van weinig zinvolle formaliteiten i.v.m. het scheepsdagboek en de scheepsverklaring. Een duidelijke regeling m.b.t. de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein is zowel de rederijen, de tegen hen agerende partijen als de advocatuur van nut.

In de derde plaats is de invoering van een wettelijke regeling van het statuut van andere gezagvoerders dan de kapiteins van belang voor de exploitanten van niet-koopvaardischepen zoals binnenschepen, pleziervaartuigen en overheidsschepen. De opname van bepalingen daarover dient de algemene rechtszekerheid en maakt de exploitatie van de desbetreffende vaartuigen aantrekkelijker.

Er dient dus te worden besloten dat de actualisering van de bepalingen van de Zeewet over de kapitein en de gezagvoerder principieel het belang dient van de gehele scheepvaartcluster.

5.179. De nieuwe wettelijke regeling van de taken en de bevoegdheden van de kapitein moet worden opgevat op een wijze die aansluit bij de hedendaagse realiteit van het scheepvaartbedrijf.

5.180. Om te beginnen moet worden verduidelijkt dat de kapitein heden ten dage wezenlijk een werknemer is.

5.181. De bepalingen van de Zeewet over de kapitein zijn verouderd en besteden teveel aandacht aan casuïstiek en formalisme. Zoals in andere landen is gebeurd, moet de wetgever het houden bij een formulering van algemene principes. De vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein moet worden behouden, maar worden omschreven in abstracte zin; zij zal in de praktijk doorgaans slechts van belang zijn in dringende gevallen of noodsituaties. Het criterium van de geografische lokalisatie van de kapitein en de scheepseigenaar is ongeschikt.

5.182. Wat de inhoud van de op te nemen bepalingen betreft dient voorts te worden vastgesteld dat er ook na het cassatie-arrest van 14 januari 2005⁴⁸³, waarvan de leer als dusdanig blijkbaar geen negatieve kritiek ontmoette, om een vijftal redenen nood is aan een duidelijke wettelijke regeling, zowel van de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, als van de betekenissen aan boord.

⁴⁸³ Zie *supra*, nr. 5.88.

Ten eerste zijn de besproken kwesties, zoals reeds aangestipt, van groot belang voor de maritieme rechtspraktijk. Voor de beoefenaars van het maritiem recht is rechtszekerheid in deze kwestie essentieel, en die kan alleen worden geboden door duidelijke wettelijke bepalingen.

Ten tweede is het van belang dat de wetgever i.v.m. verschillende deelaspecten, waaromtrent geen wetgeving bestaat of doctrinale controverse woedt, verduidelijking brengt. Zoals vermeld⁴⁸⁴ bestaat rechtsonzekerheid i.v.m. de draagwijdte van de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid (al dan niet beperkt tot aangelegenheden waaromtrent de kapitein contracteerbevoegdheid beschikt; al dan niet beperkt tot de desbetreffende reis; al dan niet actief, naast passief optreden in rechte; al dan niet voor rekening van de scheepseigenaar en/of de bevrachter en/of andere belanghebbenden), het lot van de vertegenwoordigingsbevoegdheid bij beëindiging van de dienstbetrekking of vervanging van de kapitein en de mogelijkheid van betekeningen aan andere opvarenden aan boord.

Ten derde moet worden vastgesteld dat de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein in een groeiend aantal landen uitdrukkelijk in de wet wordt bevestigd. Door de ontstentenis van een algemene wettelijke regel neemt België m.a.w. een steeds opvallender internationale uitzonderingspositie in. De in een aantal landen zoals Duitsland en Frankrijk merkbare tendens om de procesrechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein te reduceren, behoeft echter niet te worden gevolgd.

Ten vierde is een wettelijke regeling geboden nu in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek ook een regeling is opgenomen m.b.t. de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de scheepsagent⁴⁸⁵. Een afbakening tussen de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de agent en die van de kapitein is noodzakelijk.

Ten vijfde wordt de invoering van een wettelijke regeling zoals gezien ondersteund door de beoefenaars van het zeerecht⁴⁸⁶. De rechtsleer attendeerde er overigens op dat een ruime gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid, inbegrepen betekenis­mogelijkheid, in het belang van de betrokken handelspartijen is: de reder heeft er belang bij dat zijn kapiteins bekleed zijn met ruime bevoegdheden om zelf desnoods gerechtelijke actie te kunnen ondernemen, en contractpartijen en schadelijders zijn eveneens gebaat bij een algemene regeling van de bevoegdheid van de kapitein, die moeilijke en tijdrovende naspeuringen naar het individuele mandaat van die laatste vermijdt en uiteindelijk bijdraagt tot het commercieel vertrouwen en het leverancierskrediet⁴⁸⁷. Er mag dus worden geconcludeerd dat een ruime wettelijke regeling van de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, inbegrepen de betekenis­mogelijkheid, ten zeerste gewenst is.

Ten zesde is een wettelijke verankering en verduidelijking van de brede, ongetwijfeld pragmatische IPR-regeling die het Hof van Cassatie vooropstelde in zijn arrest van 14 januari 2005⁴⁸⁸ hoogst gewenst. Zoals gezien bevestigde het Hof dat de kapitein, ongeacht de nationaliteit van de rederij of van het schip, en dus ongeacht buitenlands vennootschapsrecht en/of het zeerecht van de vlagstaat, geacht wordt de wettelijke vertegenwoordiger te zijn van de rederij ter zake van rechtshandelingen gesteld betreffende dat schip en bevoegd is om de rederij voor de Belgische rechtbanken te vertegenwoordigen in alle gedingen die het schip aanbelangen en in die

⁴⁸⁴ Zie *supra*, nr. 5.92.

⁴⁸⁵ Zie Blauwboek 7.

⁴⁸⁶ Zie *supra*, nr. 5.176.

⁴⁸⁷ Zie in die zin Fredericq, S., “La représentation en justice de l’armement par le capitaine”, noot onder Cass. 5 april 1963, *RCJB* 1965, (408), 411-412, nrs. 5-6.

⁴⁸⁸ Zie nogmaals *supra*, nr. 5.91.

hoedanigheid rechtsvorderingen kan instellen en betekeningen kan in ontvangst nemen. Volgens het Hof is dit alles inherent aan de regeling van de Belgische rechtspleging, welke steeds door het Belgisch recht wordt beheerst. In het Belgisch Scheepvaartwetboek is dus ruimte voor een expliciete procesrechtelijke regel omtrent de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein en de betekening van procesakten aan de kapitein, welke geldt voor de rechtspleging in België, ongeacht de nationaliteit van de scheepseigenaar, de reder, de kapitein of het schip. Daarnaast belet niets dat in het wetboek, analoog aan buitenlandse maritieme wetgevingen, een algemene regel wordt opgenomen betreffende de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van kapiteins van Belgische schepen in het buitenland. De eerste regel vergemakkelijkt de rechtspleging in de Belgische havens en is derhalve van nut voor de lokale dienstverleners zowel als zeerechtsbeoefenaars, en ondersteunt de Belgische maritieme cluster, inbegrepen de scheepvaartrechtcluster. De tweede regel dient de belangen van de Belgische koopvaardij. Er moet echter rekening mee worden gehouden dat de procesvoering in het buitenland in de regel door de *lex fori* zal worden beheerst. Het belang van de bedoelde vlagstaatwetgeving is dus te relativiseren.

Voor binnenschippers kan worden volstaan met een betekeningmogelijkheid; gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid is onnodig.

5.183. Uit de analyse hierboven⁴⁸⁹ dient vervolgens te worden besloten dat de regeling van enkele van de aangeraakte aangelegenheden thuishoort in de nog voor te bereiden codificatie van het publiekrechtelijk zeerecht. Dit is bijv. het geval met de verplichting om scheepboeken bij te houden, inbegrepen de voorafgaande officialisering, de verplichte vermeldingen en de bewaartijd⁴⁹⁰.

5.184. Wat de scheepsverklaring betreft dient op basis van de ontwikkelde kritiek van het vigerende recht⁴⁹¹ te worden besloten dat in het Belgisch Scheepvaartwetboek alleen nog behoefte bestaat aan een bevestiging van de mogelijkheid – niet de verplichting – voor de kapitein om, persoonlijk of via de scheepsagent, een scheepsverklaring af te leggen. Hierbij dient gestipuleerd dat de scheepsverklaring maar een beperkte bewijswaarde bezit. Een verplichting tot rechterlijke verificatie volgens een bijzondere procedure is niet meer nodig. Een en ander sluit aan bij een internationale tendens.

5.185. Gelet op de reeds beschreven algemene accentuering van de werknemersfunctie van de kapitein⁴⁹², de door de rechtsleer verdedigde wenselijkheid van een sociale bescherming⁴⁹³, de vermelde vigerende rechtspraak en de wenselijkheid van een eenvoudig hanteerbaar regime is het aangewezen om alle geschillen tussen de reder en de kapitein, ongeacht of ze betrekking hebben op de uitvoering van de arbeidsovereenkomst dan wel de handelsbevoegdheden van de kapitein, principieel aan de arbeidsgerechten toe te vertrouwen, en zulks uitdrukkelijk in de wet te bevestigen.

Van de invoering van de mogelijkheid voor de kapitein om desalniettemin vrijwillig te opteren voor een dagvaarding voor of een verzending naar de rechtbank van koophandel is afgezien. Is het ongetwijfeld denkbaar dat de maritieme expertise van de rechtbank van koophandel kan bijdragen tot een correcte oplossing van een bepaald, eerder scheepvaartrechtelijk – bijv. op de

⁴⁸⁹ Zie inz. *supra*, nrs. 5.103 en 5.105.

⁴⁹⁰ Vgl. de toelichting bij § 479 van het Duitse ontwerp, aangehaald *supra*, nr. 5.146. Over de bewaartijd, vgl. bijv. art. 471 van het Noors Maritiem Wetboek.

⁴⁹¹ Zie inz. *supra*, nrs. 5.106 e.v.

⁴⁹² Zie *supra*, nr. 5.72.

⁴⁹³ Zie Libert, H., “De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij”, *RW* 1985-86, (2667), 2685-2686, nr. 15.

uitoefening door de kapitein van zijn vertegenwoordigingsbevoegdheden betrekking hebbend – geschil, in de praktijk zouden kapiteins allicht stelselmatig kiezen voor de eerder werknemerbeschermende omgeving van de arbeidsgerechten. Bovendien zou de keuzemogelijkheid de bevoegdheidsregeling compliceren en de procedure kunnen vertragen. Ten slotte lijkt de gesuggereerde optieregeling vanuit breder procesrechtelijk perspectief eerder ongebruikelijk.

De nieuwe wettelijke regeling m.b.t. de rechterlijke bevoegdheid kan via de Invoeringswet best worden opgenomen in het Gerechtelijk Wetboek.

5.186. Ten slotte is het aangewezen enkele in de Zeewet en/of buitenlandse maritieme wetten voorkomende regelingen uit de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek weg te laten.

Dit is vooreerst het geval met het verbod voor de kapitein om goederen te vervoeren voor eigen rekening of om bij goede aankomst van de ladingbelanghebbenden een premie te vragen⁴⁹⁴. Dergelijke praktijken waren lang geleden, bijv. ten tijde van de Oostendse Compagnie, een belangrijk onderdeel van het gewone scheepvaartbedrijf maar komen in de hedendaagse koopvaardij niet meer voor. De Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 (art. 15), de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 (art. 18) en een CAO m.b.t. de koopvaardij⁴⁹⁵ bevatten nog wel een specifieke regeling. Binnen dat raamwerk kunnen desgevallend bijzondere contractuele afspraken worden gemaakt.

Ook het houden van een scheepsraad dient niet meer formeel te worden geregeld⁴⁹⁶. Dit belet uiteraard niet dat de kapitein zich met de andere officieren of schepelingen beraadt. Een wettelijke regeling daaromtrent is echter onnodig.

Weggelaten dient ook het voorschrift voor de kapitein om in bepaalde omstandigheden of vaarwateren persoonlijk aanwezig te zijn of het schip te besturen⁴⁹⁷. Dergelijk voorschrift ware te casuïstisch en zou aanleiding kunnen geven tot wereldvreemde interpretaties waarin wordt voorbijgegaan aan de feitelijke rol van de eerste stuurman en de loods en aan de onmogelijkheid voor de kapitein om tijdens korte reizen tussen dichtbij elkaar gelegen havens voortdurend op de brug aanwezig te zijn. Daarom is het verkieslijk de kwestie te subsumeren onder de algemene, wél in het wetboek opgenomen norm van het goed zeemanschap.

Om dezelfde reden dient de verplichting om in bepaalde omstandigheden, zelfs buiten wettelijke verplichting, een beroep te doen op de diensten van een loods⁴⁹⁸, een sleepdienst of andere dienstverleners, evenmin in het wetboek te worden geëxpliciteerd. Dit betekent uiteraard niet dat dergelijke verplichting zich, gegeven de concrete omstandigheden, kan voordoen.

Evenmin dient een uitdrukkelijke verplichting te worden geformuleerd om het schip zeewaardig te maken en om toe te zien op de lading en lossing van goederen⁴⁹⁹. Hiervoor zijn er drie redenen. Ten eerste rusten deze verplichtingen reeds op de scheepseigenaar, de reder en/of de vervoerder. Het zijn deze partijen die schadelijders in eerste instantie zullen aanspreken. Gelet op de nu reeds geldende, en elders in het Belgisch Scheepvaartwetboek herhaalde, met het gemeen arbeidsrecht strokende beperking van de persoonlijke aansprakelijkheid van de gezagvoerder⁵⁰⁰

⁴⁹⁴ Vgl. o.m. art. 75 en 111 Zeewet, art. 9 van de Franse *Loi* n° 69-8 en § 543 en 544 HGB.

⁴⁹⁵ Art. 1 CAO Paritair Comité voor de koopvaardij van 8 mei 2003.

⁴⁹⁶ Zie en vgl. o.m. art. 84 Zeewet, § 518 HGB en art. 351 K.

⁴⁹⁷ Zie en vgl. o.m. art. 64 Zeewet en art. 9 van het Franse *Décret* n° 69-679.

⁴⁹⁸ Vgl. art. 344 K.

⁴⁹⁹ Vgl. o.m. art. 131 van het Noorse Maritiem Wetboek en art. 52.3 van de Zwitserse *Loi* van 23 september 1953.

⁵⁰⁰ Zie de desbetreffende uiteenzetting in Hoofdstuk 4, *infra*, nrs. 5.273 e.v.

biedt het geen toegevoegde waarde om in dit verband speciaal de nadruk te leggen op de eigen verantwoordelijkheid van de kapitein. Meer nog, een specifieke articulering van de persoonlijke verplichting van de kapitein zou verwarring kunnen veroorzaken met de bepalingen die de aansprakelijkheid van de vervoerder omschrijven⁵⁰¹ en een nieuwe bron van juridische disputen kunnen vormen. Ten tweede moet er met buitenlandse waarnemers op worden gewezen dat het illusoir is om in de wettekst te veronderstellen dat de kapitein alle technische kwesties i.v.m. het scheepsbeheer en de laad- en losoperaties persoonlijk controleert⁵⁰². Ten derde moet eraan worden herinnerd dat de bedoelde materies meer en meer worden beheerst door publiekrechtelijke voorschriften, zodat het stipuleren van een algemene privaatrechtelijke verplichting in hoofde van de kapitein ook in dat opzicht weinig betekenis zou hebben. Uiteraard doet de gekozen optie om geen uitdrukkelijke wetsbepaling uit te werken geen afbreuk aan de principiële taak van de kapitein om de besproken kwesties ter harte te nemen. Het volstaat echter om de kapitein in de tekst van het Belgisch Scheepvaartwetboek in het algemeen te belasten met het beheer van het schip. Een kennelijke verwaarlozing van het zeewaardigheidsaspect door de kapitein persoonlijk kan dan binnen die algemene context worden beoordeeld.

De in de Zeewet voorkomende bepaling die de kapitein bevoegd verklaart om de samenstelling van de bemanning te bepalen en de schepelingen aan te werven⁵⁰³ is evenmin nog nodig. De samenstelling van de bemanning is een publiekrechtelijke aangelegenheid en de aanwerving van schepelingen is geregeld in de toepasselijke scheepsarbeidsovereenkomstenwetten⁵⁰⁴. Zoals hierboven aangekondigd⁵⁰⁵ zullen ook andere casuïstische regels over de bevoegdheden van de kapitein worden weggelaten.

Voorts dient in het hier uitgewerkte Hoofdstuk van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek over de gezagvoerder niet meer te worden aangeknoopt bij de bepalingen van de Zeewet over de kapitein die in wezen de aansprakelijkheid van de vervoerder betreffen (inz. art. 59 en 66).

Ten slotte is geen nood gebleken om het privaatrechtelijk statuut te regelen van andere scheepsofficieren. De reden is niet dat dit de vrijheid van de reders zou beknotten, want in het Groenboek werd in dat verband van meet af aan slechts een suppletieve wettelijke regeling gesuggereerd. De reden is wel dat de bovenstaande kritiek van de Zeewet, inbegrepen de analyse van buitenlandse wetgeving⁵⁰⁶, de noodzaak van dergelijke, zelfs suppletieve privaatrechtelijke regeling niet heeft aangetoond. In het hier voorgestelde Hoofdstuk van het Belgisch Scheepvaartwetboek moet overigens evenmin een regeling worden getroffen i.v.m. de vervanging van de kapitein. Die kwestie is van publiek- en arbeidsrechtelijke aard.

5.187. In de Invoeringswet zullen de hierboven vermelde, op de Zeewet geënte strafbepalingen van het Tucht- en Strafwetboek⁵⁰⁷ aan het Belgisch Scheepvaartwetboek worden aangepast.

⁵⁰¹ Zie Blauwboek 6.

⁵⁰² Zie *supra*, nr. 5.141.

⁵⁰³ Zie art. 60 Zeewet.

⁵⁰⁴ Zie en vgl. art. 7 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003, art. 32 Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007; zie ook K.B. 27 april 2008 tot vaststelling van de wijze waarop de hoedanigheid van gemachtigde van de reder voor het aanwerven van zeelieden wordt bewezen (BS 13 mei 2008).

⁵⁰⁵ Zie *supra*, nr. 5.181.

⁵⁰⁶ Eén van de schaarse wettelijke regelingen is te vinden in de art. 44-45 van de Panamese Zeehandelswet van 6 augustus 2008.

⁵⁰⁷ Zie *supra*, nr. 5.65.

E) SLOTSOM

5.188. Uit het onderzoek van de bepalingen van de Zeewet betreffende de kapitein blijkt dat deze volledig zijn voorbijgestreefd door de praktijk van het hedendaagse scheepvaartbedrijf en door buitenlandse wetgevingen, en dat zij aanzienlijke lacunes vertonen. De bepalingen zijn verouderd en slecht gestructureerd, en er ontbreekt een duidelijke juridische kwalificatie van de rechtspositie van de kapitein, een overzichtelijke omschrijving van zijn bevoegdheden, een regeling van zijn gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid, een duidelijke regeling van de rechterlijke bevoegdheid inzake geschillen tussen de kapitein en de reder, een IPR-regeling en een regeling van het statuut van andere gezagvoerders dan de kapitein. De archaïsche wettelijke regeling m.b.t. scheepsdocumenten en scheepsverklaringen is praktisch nauwelijks bruikbaar.

Een fundamentele herziening van de bestaande regeling is derhalve noodzakelijk in het belang van alle betrokkenen: zowel de reders, de gezagvoerders zelf, de in maritieme zaken betrokken procespartijen en hun raadslieden, als de magistratuur.

5.189. In het hier voorgestelde privaatrechtelijke deel van het Belgisch Scheepvaartwetboek dienen o.m. te worden opgenomen:

- een IPR-regeling;
- een algemene kwalificatie van de juridische positie van de gezagvoerder;
- een algemene omschrijving van de taken van de kapitein en andere gezagvoerders;
- een regeling omtrent de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein;
- een specifieke regeling omtrent de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein en de betekening van procesakten;
- een bewijsregeling omtrent scheepsboeken;
- een regeling van de aflegging van scheepsverklaringen en een desbetreffende bewijsregeling;
- een bijhorende verjaringsregeling.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ARTIKEL 5.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

A) WETTEKST

5.190.

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 5.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

3° “gezagvoerder”: elke persoon aan wie het bevel over het schip is toevertrouwd of die dit bevel feitelijk voert;

4° “kapitein”: de gezagvoerder van een zeeschip, met uitzondering van een zeeschip bestemd of gewoonlijk gebruikt voor visserij of niet bedrijfs- of beroepsmatige pleziervaart;

B) TOELICHTING

5.191. De definitie van het begrip “gezagvoerder” in artikel 5.1, 3° sluit aan bij een algemeen gangbare opvatting over de functie van de kapitein. Zo definieert het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij de kapitein als “ieder aan wie het gezag over het schip is toevertrouwd of die dat gezag feitelijk voert” (art. 4) en geeft de Wet Veiligheid Vaartuigen de definitie “ieder die belast is met de leiding van een vaartuig of deze leiding in feite neemt, alsmede ieder die hem vervangt” (art. 1, 1°). Op analoge wijze omschrijft de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 de kapitein als “elke persoon aan wie door de reder het bevel over het zeeschip werd toevertrouwd of diegene die feitelijk dit bevel voert” (art. 28, 4°). N.a.v. de voorbereiding van laatstgenoemde wet werd toegelicht dat feitelijk het bevel voeren het gevolg kan zijn van bijzondere omstandigheden die zich tijdens de reis kunnen voordoen, waardoor de als dusdanig aangestelde kapitein zijn functie niet meer kan uitoefenen (bijv. bij overlijden tijdens de reis) en vervangen wordt door de officier die hem in rang onmiddellijk opvolgt⁵⁰⁸. Het waarnemen van de wacht door een andere schepeling maakt deze laatste uiteraard nog niet tot gezagvoerder⁵⁰⁹. Ook een loods kan niet als gezagvoerder worden beschouwd.

Om als gezagvoerder te worden beschouwd is het niet noodzakelijk dat de persoon bekleed is met specifiek wettelijk gedefinieerd publiek- of strafrechtelijk gesanctioneerd rechtelijk gezag of met de macht om dwang aan te wenden.

De alternatieve term “bevelvoerder” werd niet aangewend, omdat hij minder ingeburgerd is.

⁵⁰⁸ *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 35.

⁵⁰⁹ Vgl. Gent, 6 juni 1961, *RIJ* 1961-62, 1151.

Het begrip “gezagvoerder” is alleszins een koepelbegrip waaronder niet alleen de kapitein van een koopvaardijship valt, maar bijv. ook de schipper van een binnenschip, een zeevissersvaartuig of een pleziervaartuig. Voor zover nodig zal ook aan boord van woonschepen of varende erfgoed een gezagvoerder moeten kunnen worden geïdentificeerd.

Op te merken valt dat een gezagvoerder, in de zin van voorgestelde definitie, niet noodzakelijk moet verbonden zijn door een (scheeps)arbeidsovereenkomst, en m.a.w. niet per se een schepeling is in de zin van het 2°. De gezagvoerder kan m.n. ook eigenaar of mede-eigenaar van het schip zijn.

De wijze waarop gezagvoerders worden aangeduid of kunnen worden vervangen, behoort niet in het privaatrechtelijke deel van het Belgisch Scheepvaartwetboek te worden geregeld. Deze aangelegenheid zal worden behandeld in het raam van de codificatie van het publiekrechtelijk zeerecht. Ook de verplichting van scheepseigenaars of reders om een gezagvoerder aan te duiden en de opleidingsvereisten horen overigens niet in de privaatrechtelijke regeling thuis.

5.192. Onder het 4° is een definitie opgenomen van het begrip “kapitein”. Overeenkomstig het gangbare spraakgebruik en de klassieke Belgische⁵¹⁰ en Franse⁵¹¹ rechtsleer is een kapitein de gezagvoerder van een zeeschip. De gezagvoerder van – zelfs zeegaande – vissers- en pleziervaartuigen wordt echter schipper genoemd⁵¹². Ook aan boord van binnenschepen is er geen kapitein. De onderscheiding van de figuur van de kapitein is nodig omdat de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek hem bijzondere wettelijke bevoegdheden toekent (zie in het algemeen art. 5.8, § 2). Ook de kapitein is niet noodzakelijk een schepeling verbonden door een (scheeps)arbeidsovereenkomst.

B.2. ARTIKEL 5.4. INTERNATIONALE TOEPASSING

A) WETTEKST

5.193.

TITEL 3 – SCHEPELINGEN

Hoofdstuk 2 – Gezagvoerders

Artikel 5.4. Internationale toepassing

§ 1. De bepalingen van dit Hoofdstuk zijn van toepassing op alle gezagvoerders van Belgische schepen.

§ 2. De artikelen 5.10, 5.12, 5.13 en 5.14 zijn van toepassing op de rechtspleging in België.

§ 3. De taken en bevoegdheden van gezagvoerders van vreemde schepen en de vraag of zij de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker jegens derden kunnen binden, worden beheerst door:

⁵¹⁰ Zie o.m. Smeesters-Winkelmolen I, 263, nr. 167.

⁵¹¹ Zie o.m. Ripert I, 700, nr. 805.

⁵¹² Vgl. ook Section 313 (1) van de Engelse *Merchant Shipping Act 1995*, waar het begrip “master” wordt gedefinieerd als

every person (except a pilot) having command or charge of a ship and, in relation to a fishing vessel, [...] the skipper.

Vgl. voorts 46 USCA § 10101 en Cartner-Fiske-Leiter, 3-4 en 86.

1° het recht van de Staat van rompbevrachtingsregistratie op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt;
 2° bij gebreke van rompbevrachtingsregistratie, door het recht van de Staat waar het schip geregistreerd of teboekgesteld is op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt;
 3° bij gebreke van registratie of teboekstelling, door het recht van de Staat waar op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt de thuishaven van het schip is gelegen;
 4° bij gebreke van een thuishaven, door het recht van de Staat waar het schip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die Staat niet kan worden vastgesteld, door het recht van de Staat waar het schip zich bevindt op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt.

Ingeval uit de toepassing van het eerste lid geen binding van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker jegens de derde volgt, wordt, zo dat wel tot binding leidt, het recht toegepast van de Staat in de wateren waarvan het schip zich bevond op het ogenblik van de levering van het goed of de dienst.

B) TOELICHTING

5.194. De voorgestelde bepaling voert een duidelijke IPR-regeling in, welke berust op drie principes:

- toepassing van dit Hoofdstuk op de gezagvoerders van alle Belgische schepen (§ 1);
- in lijn met de vigerende cassatierechtspraak⁵¹³, toepassing van het Belgische procesrecht op de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, de betekeningen aan boord en andere procedurehandelingen voor Belgische rechtbanken, zoals het afleggen van scheepsverklaringen voor Belgische rechtbanken (§ 2);
- in lijn met klassieke zeerechtelijke principes⁵¹⁴, toepassing van het recht van de vreemde vlagstaat op de gezagvoerders van vreemde schepen, met als alternatief de toepassing van het recht van de plaats waar goederen of diensten aan het schip werden geleverd (§ 3).

In de mate dat de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt beheerst door de Rome I-Verordening, zijn de daarin opgenomen regels van toepassing. Wanneer dat het geval is, en tot welk resultaat dat leidt, valt echter niet met zekerheid te zeggen. Het is mogelijk dat de wettelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt beschouwd als een niet-contractuele aangelegenheid welke buiten het toepassingsgebied van de Rome I-Verordening valt⁵¹⁵.

De vraag of de kapitein de principaal kan binden, valt sowieso buiten de Rome I-Verordening (art. 1.2, g)). De in § 3, eerste lid voorgestelde verwijzingsregel geeft voorrang aan de wet van de vlag (in verschillende subvarianten). Hierbij dient opgemerkt dat wanneer de rechter de inhoud van het buitenlands recht niet kan vaststellen, hij een beroep kan doen op de hulp van de partijen. Wanneer het kennelijk onmogelijk is de inhoud van buitenlands recht tijdig vast te stellen, wordt Belgisch recht toegepast (art. 15, § 2 WIPR).

Wanneer toepassing van de wet van de vlagstaat niet leidt tot binding van een principaal, wordt ingevolge het tweede lid van § 3 – zo dat wel tot binding leidt – het recht toegepast van de Staat in de wateren waarvan het schip zich bevond op het ogenblik van de levering van het goed of de dienst. In de praktijk zal dit, voor levering van goederen of diensten aan vreemde schepen in

⁵¹³ Zie inz. *supra*, nrs. 5.88 en 5.91.

⁵¹⁴ Zie inz. *supra*, nr. 5.131.

⁵¹⁵ Zie nogmaals *supra*, nr. 5.131.

Belgische havens, het Belgisch recht zijn. Dergelijke regeling is in lijn met het gemeen IPR inzake vertegenwoordiging en werd aanbevolen in recente zeerechtelijke literatuur⁵¹⁶. Zij leidt tot een gunstige oplossing voor in Belgische havens actieve ondernemingen.

Zuiver publiekrechtelijke bevoegdheden van gezagvoerders van vreemde schepen blijven in de regel beheerst door het recht van de vlagstaat.

B.3. ARTIKEL 5.5. ANDERE WETGEVING

A) WETTEKST

5.195.

Artikel 5.5. Andere wetgeving

§ 1. De op de scheepsarbeidsovereenkomst van de gezagvoerder toepasselijke wetgeving wordt bepaald overeenkomstig artikel 5.3.

§ 2. Artikel 108 van het Wetboek van internationaal privaatrecht is niet op de vertegenwoordiging door de gezagvoerder van toepassing.

§ 3. De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de zaakwaarneming zijn niet van toepassing op de handelingen die de door een scheepsarbeidsovereenkomst verbonden gezagvoerder stelt overeenkomstig artikel 5.8, § 1, 3^o.

§ 4. De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving zijn niet van toepassing op de vertegenwoordiging door de kapitein bedoeld in artikel 5.8, § 2, 1^o.

B) TOELICHTING

5.196. In overeenstemming met de algemene optie om maximale klaarheid te brengen over de relatie tussen het Belgisch Scheepvaartwetboek en andere wetgeving⁵¹⁷, wordt in de voorgestelde bepaling uitdrukkelijk aangeduid welke wetgeving wel of niet naast het Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing is.

5.197. Wat betreft de wetgeving van toepassing op de scheepsarbeidsovereenkomst, wordt in § 1 verwezen naar het hierboven reeds toegelichte artikel 5.3.

5.198. In § 2 wordt duidelijk gemaakt dat de vertegenwoordiging door de gezagvoerder niet wordt beheerst door artikel 108 WIPR. In artikel 5.4, § 3 is een alternatieve verwijzingsregel opgenomen.

5.199. In § 3 wordt bepaald dat het optreden van de door een (door een scheepsarbeidsovereenkomst verbonden) gezagvoerder als behartiger van de belangen van derden *niet* worden beheerst door de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende zaakwaarneming (art. 1371-1375). Deze keuze gaat in tegen de oplossing verkozen in de huidige Franse wetgeving, die in de desbetreffende rechtsleer nooit veel enthousiasme heeft teweeggebracht⁵¹⁸. Toepassing van de regels van de zaakwaarneming zou moeilijk te verenigen

⁵¹⁶ Zie nogmaals *supra*, nr. 5.131.

⁵¹⁷ Zie Blauwboek 1, 145-146, nr. 1.168.

⁵¹⁸ Zie *supra*, nr. 5.142.

zijn met de regel dat de gezagvoerder, ingevolge het hieronder voorgestelde artikel 5.8, niet vrijwillig tot belangenbehartiging overgaat, maar wel ingevolge een wettelijke verplichting. Bovendien worden alle door de kapitein gestelde *rechts*handelingen door het hieronder toegelichte artikel 5.9, § 3 sowieso toegerekend aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker.

5.200. De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende lastgeving zijn principieel evenmin van toepassing (§ 4).

Vooreerst bestaat onder de beoefenaars van het zeerecht klassiek een grote terughoudendheid om de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek inzake lastgeving toe te passen, omdat de kapitein werknemer is en een wettelijk bepaalde taak uitoefent⁵¹⁹. Ten tweede zijn de hieronder voorgestelde artikelen 5.8, 5.9 en 5.10 betreffende de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein op zich voldoende uitgewerkt en zou toepassing van de artikelen van het Burgerlijk Wetboek over lastgeving nauwelijks of geen toegevoegde waarde hebben. Indien de hier voorgestelde regelen in een bepaald geval onvoldoende zouden blijken, verdient het de voorkeur terug te vallen op algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en gebruiken⁵²⁰ en eventueel op de algemene beginselen betreffende vertegenwoordiging, eerder dan de specifieke bepalingen van het Burgerlijk Wetboek over lastgeving.

B.4. ARTIKEL 5.6. AFWIJKENDE BEDINGEN

A) WETTEKST

5.201.

Artikel 5.6. Afwijkende bedingen

§ 1. Nietig zijn de bedingen in een scheepsarbeidsovereenkomst of een andere overeenkomst die:

- 1° de gezagvoerder ontheffen van één of meer van de in artikel 5.8 bepaalde taken;**
- 2° de in de artikelen 5.8, 5.9 en 5.10 bepaalde vertegenwoordigingsbevoegdheden van de gezagvoerder tenietdoen of beperken;**
- 3° de door andere wetten of besluiten aan de gezagvoerder toegekende bevoegdheden tenietdoen of beperken.**

§ 2. Paragraaf 1 geldt niet voor:

- 1° door de werkgever en de gezagvoerder overeengekomen bedingen waardoor de taken van deze laatste in verband met de behartiging van de belangen van de scheepseigenaar en de reder worden bepaald of waarin de bevoegdheid van de kapitein om overeenkomstig artikel 5.9, § 1, 4° en § 7 volmachten te ontvangen van een scheepsgebruiker, een ladingbelanghebbende of een opvarende wordt tenietgedaan of beperkt;**
- 2° door de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker wettig met de ladingbelanghebbenden gesloten overeenkomsten waarin de taken van de gezagvoerder in verband met de behartiging van de belangen van de lading worden bepaald;**
- 3° bevrachtingsovereenkomsten waarin de rechtsverhouding tussen de gezagvoerder en de onderscheiden partijen bij die overeenkomst worden bepaald.**

⁵¹⁹ Zie *supra*, nr. 5.72.

⁵²⁰ Zie Blauwboek 2.

De in het eerste lid, onder 2° en 3° bedoelde overeenkomsten zijn de gezagvoerder slechts tegenstelbaar zodra ze hem werden meegedeeld.

B) TOELICHTING

5.202. In de in § 1 voorgestelde bepaling worden perken gesteld aan de vrijheid van de werkgever om de wettelijke opdrachten van de gezagvoerder te beperken.

De voorgestelde regel bevestigt in wezen de nog steeds actuele, weliswaar nogal fors uitgedrukte visie van Ripert op de onafhankelijkheid van de kapitein:

Ce représentant ne peut être assimilé à aucun de ceux que le droit civil ou le droit commercial nous présente. Il ressemble à un fonctionnaire. Un arrêt est allé jusqu'à dire qu'« il exerce dans un intérêt public, en vertu d'une délégation qu'il tient de la loi, une partie de l'autorité publique ».
*Sans doute, il doit prendre les ordres de l'armateur, mais non comme un employé prend les ordres de son patron ou un mandataire de son mandant. Il jouit dans l'exécution de sa mission d'une indépendance absolue. Il peut résister aux ordres de l'armateur qui lui ordonnerait une manoeuvre périlleuse. Il ne peut résigner ses pouvoirs techniques dans le contrat d'engagement et la clause qui lui enlèverait une partie de ses pouvoirs serait frappée de nullité. Il a le droit au cas de nécessité de passer des actes juridiques malgré la défense de l'armateur*⁵²¹.

In andere landen dan Frankrijk wordt deze visie bevestigd. Zo benadrukte de Nederlandse auteur Cleveringa dat de reder de kapitein niet kan ontheffen van zijn wettelijke verplichtingen i.v.m. de zorg voor de scheepspapieren⁵²². Dezelfde auteur waarschuwde ook dat de reder nooit de bevoegdheid van de kapitein als *gezagvoerder* mag aantasten⁵²³. In België werd terecht in gelijkaardige zin geschreven, hoewel er ook de aandacht werd gevestigd op de feitelijke reductie van de autonomie van de kapitein⁵²⁴.

Concreet beoogt de voorgestelde § 1 de harde kern te vrijwaren van de in artikel 5.8 omschreven taken van de gezagvoerder en de kapitein en van de in artikelen 5.8, 5.9 en 5.10 bepaalde vertegenwoordigingsbevoegdheden van de kapitein. Heden gaat het om sterk gereduceerde, maar steeds essentiële bevoegdheden, waarvan het behoud noodzakelijk is in het algemeen belang en die zelfs de openbare orde raken, ongeacht de nadere afspraken die de werkgever en de kapitein kunnen maken over de zgn. commerciële functies van deze laatste.

5.203. Het in § 1 vooropgestelde principe wordt in § 2 in het juiste perspectief geplaatst, inz. waar het de interne relatie tussen de kapitein en de reder betreft, of de commerciële belangen van de ladingeigenaars⁵²⁵. Zoals in Nederland⁵²⁶ kan in theorie worden aangenomen dat de belangenbehartigingsbevoegdheden van de kapitein i.v.m. de lading contractueel worden gemoduleerd. Navraag bij de KBRV leerde dat dit laatste in België niet gebeurt. De gelaten opening lijkt dus enigszins theoretisch.

⁵²¹ Ripert I, 704, nr. 809.

⁵²² Cleveringa, 283.

⁵²³ Cleveringa, 296. De in art. 8:262.1 NBW opgenomen bevestiging dat de “wettelijke bevoegdheid” van de kapitein kan worden beperkt, is dubieus in de mate dat dit suggereert dat ook bevoegdheden die de openbare orde raken kunnen worden ingeperkt. Bedoelde wettekst verdient dus geen navolging.

⁵²⁴ Zie *supra*, nr. 5.75.

⁵²⁵ Zie reeds *supra*, nr. 5.75.

⁵²⁶ Zie *supra*, nr. 5.159.

5.204. De voorgestelde bepaling belet niet dat de bevoegdheden van de gezagvoerder worden uitgebreid. In dat verband weze verwezen naar artikel 5.9, § 1, 4°, § 5 en § 7.

B.5. ARTIKEL 5.7. RECHTSPOSITIE

A) WETTEKST

5.205.

Artikel 5.7. Rechtspositie

De overeenkomst waarbij de gezagvoerder zich er tegenover een scheepseigenaar of reder toe verbindt om tegen betaling van een loon het bevel te voeren over een schip, is een scheepsarbeidsovereenkomst.

B) TOELICHTING

5.206. De voorgestelde bepaling heeft tot doel elke twijfel weg te nemen over de kwalificatie van de gezagvoerder als werknemer, die is verbonden door een arbeidsovereenkomst. Deze verduidelijking is wenselijk gelet op de aanhoudende discussie in rechtspraak en rechtsleer over de kwalificatie van de kapitein en de schipper als werknemer, lasthebber dan wel partij bij een overeenkomst *sui generis*⁵²⁷. In deze strijd wordt, conform de recente ontwikkeling van het scheepvaartbedrijf, en in lijn met de evolutie in buitenlandse wetgeving, rechtspraak en rechtsleer, geopteerd voor het thans dominante werknemersstatuut. Als een gemeenrechtelijke lasthebber in de zin van het Burgerlijk Wetboek zal de gezagvoerder alleen optreden in uitzonderlijke, hieronder in artikel 5.9, § 5 en 7 bepaalde gevallen.

5.207. Anderzijds kan in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet worden bepaald dat *alle* gezagvoerders contractuele werknemers zijn. Wanneer de gezagvoerder tevens scheepseigenaar is, zal hij uiteraard niet door een arbeidsovereenkomst verbonden zijn. Een particuliere “bevrachter” van een pleziervaartuig die zelf het vaartuig voert, en de overheidsgezagvoerder die werkzaam is in een statutair geregelde rechtspositie, zijn evenmin werknemers verbonden door een arbeidsovereenkomst.

5.208. Het aan arbeidsovereenkomsten eigen gezagselement wordt in de voorgestelde definitie niet hernomen, om een heropening te vermijden van het rechtsgeleerde debat over de aanwezigheid van dit gezagelement in de relatie tussen de kapitein en zijn werkgever⁵²⁸. De aanduiding van het vereiste van een loon is voldoende om het onderscheid te maken met de situatie waarin een gezagvoerder optreedt als bevrachter of gebruiker.

5.209. De termen scheepseigenaar en reder worden gedefinieerd en toegelicht in Blauwboek 4.

⁵²⁷ Zie *supra*, nr. 5.72.

⁵²⁸ Zie *supra*, nr. 5.72.

A) WETTEKST

5.210.

Artikel 5.8. Taken

§ 1. Overeenkomstig de in dit Wetboek en andere toepasselijke wetgeving bepaalde regelen en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en de gebruiken, waaronder het goed zeemanschap, is de gezagvoerder in het bijzonder belast met:

1° het beheer van het schip en de leiding van de navigatie;

2° de uitoefening van het gezag over de opvarenden en in het bijzonder over de schepelingen;

3° het behartigen van de belangen van de scheepseigenaar en de reder alsmede, waar noodzakelijk, deze van de scheepsgebruikers, de ladingbelanghebbenden en de opvarenden;

4° het voeren van de vereiste scheepsboeken, het aan boord hebben en beheren van de vereiste scheepsdocumenten, en het opstellen, afgeven en in ontvangst nemen, ter nakoming van bestaande verbintenissen of ter bewaring van recht, van vervoerdocumenten, verklaringen, voorbehouden en andere akten;

5° het afleggen van scheepsverklaringen;

6° zorg ten overstaan van het behoud en de bescherming van het milieu.

§ 2. Overeenkomstig de in dit Wetboek en andere toepasselijke wetgeving bepaalde regelen is de kapitein in het bijzonder belast met:

1° het stellen van rechtshandelingen voor rekening van de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker;

2° het optreden in rechte voor rekening van de scheepseigenaar en de reder;

3° het optreden als openbaar ambtenaar in burgerlijke zaken;

4° het uitoefenen van tucht- en strafrechtelijke bevoegdheden.

B) TOELICHTING

5.211. De voorgestelde bepaling omschrijft op een elementaire wijze de taken van de gezagvoerder en de kapitein. Dit gebeurt door in § 1 een opsomming te geven van de opdrachten waarmee alle gezagvoerders, deels ingevolge andere toepasselijke regelen, belast zijn, en door in § 2 de specifieke taken van de kapiteins te bepalen.

5.212. De opsomming van de taken van de gezagvoerder in § 1 wordt voorafgegaan door de passage “in het bijzonder”. Dit is noodzakelijk omdat het in artikel 5.1, 3° gedefinieerde begrip gezagvoerder insluit dat deze laatste belast is met het “bevel” van het schip. De bevelvoering is m.a.w. inherent aan de figuur van de gezagvoerder en moet in het hier voorgestelde takenpakket niet worden herhaald, want anders zou een tautologie worden gecreëerd. Het hier becommentarieerde artikel is in wezen een specificatie van wat de in de definitie vermelde bevelvoering precies inhoudt. De woorden “in het bijzonder” geven bovendien aan dat de hier gegeven opsomming niet uitputtend is.

5.213. In § 1 wordt doelbewust verwezen naar “de in dit Wetboek en andere toepasselijke wetgeving bepaalde regelen, de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en de gebruiken, waaronder het goed zeemanschap”.

Vooreerst is het optreden van de gezagvoerder nader geregeld in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zelf, i.h.b. in het hier voorgestelde Hoofdstuk, maar bijv. ook in Titel 6 betreffende scheepvaartvoorvallen, waarin artikel 10.1 van het Bergingsverdrag 1989 betreffende de verplichting tot hulpverlening wordt getransponeerd⁵²⁹.

De taken van de gezagvoerder kunnen desgevallend nader worden ingevuld aan de hand van de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en de gebruiken (waaronder het goed zeemanschap), zoals die als rechtsbron zijn erkend in Titel 1 van de Proeve⁵³⁰. De toepassing van algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en gebruiken, eerder dan de opname in het wetboek van een gedetailleerde beschrijving van de taken van de gezagvoerder, is verantwoord teneinde bij de toetsing van diens optreden speelruimte te hebben en inz. om rekening te kunnen houden met nieuwe ontwikkelingen in het scheepvaartbedrijf. In buitenlandse wetgevingen wordt in deze context overigens uitdrukkelijk naar de gebruiken verwezen⁵³¹. De basisnorm van het goed zeemanschap betreft in eerste instantie de nautische bevelvoering, en is in dat verband trouwens geëxpliciteerd in de scheepvaartreglementering⁵³². Het goed zeemanschap dient te worden opgevat als een bredere standaard, die het gehele optreden van de gezagvoerder beheerst. Dit strookt eveneens met buitenlands recht⁵³³.

Daarnaast vloeien diverse relevante normen voort uit de bestaande publiekrechtelijke maritieme wetgeving⁵³⁴, die, zoals aangekondigd, later eveneens in het Belgisch Scheepvaartwetboek zal worden gecodificeerd⁵³⁵. De beoogde verwijzing doelt eveneens op de toepasselijke scheepvaartreglementen, die uiteraard niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek moeten worden opgesomd.

Bij de interpretatie van de voorgestelde bepaling moet rekening worden gehouden met het type, de bestemming en het reële gebruik van het schip in kwestie. De taak van een koopvaardijkapitein wordt uiteraard anders ingevuld dan die van de schipper van een pleziervaartuig.

5.214. In § 1, 1° wordt de gezagvoerder belast met “het beheer van het schip en de leiding van de navigatie”.

Het begrip “beheer” verwijst hier niet (noodzakelijk) naar “dadens van beheer” in de zin van het zakenrecht. Eerder is het algemene, Engelse begrip “management” geïmagineerd, dat in deze context trouwens ook in buitenlandse wetgeving wordt gehanteerd⁵³⁶. Dit begrip heeft overigens ook een

⁵²⁹ Zie Blauwboek 8.

⁵³⁰ Zie Blauwboek 2.

⁵³¹ Zie en vgl. § 479 van het nieuw Duits ontwerp, art. 343 K. en art. 53.1, 54.1 en 55.2 van de Zwitserse *Loi* van 23 september 1953; vgl. ook het citaat opgenomen *supra*, nr. 5.148 m.b.t. de bevoegdheden van de kapitein naar Engels recht; zie ook Fatima, T., “India”, in IEL Transport Law (Aug. 2008), 83, nr. 166; Force, R., “United States”, in IEL Transport Law (July 2001), 79, nr. 119; zie ten slotte Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, Bangkok, United Nations, 1991, 91.

⁵³² Zie inz. Voorschrift 2 a) Zeeaanvaringsreglement, waarin wordt verwezen naar “het gewone zeemansgebruik”; zie desbetreffende ook Blauwboek 2.

⁵³³ Zie art. 132, eerste lid van het Noors Maritiem Wetboek en vgl. art. 52 van de Zwitserse *Loi* van 23 september 1953.

⁵³⁴ Zie reeds *supra*, nrs. 5.64 e.v.

⁵³⁵ Zie Blauwboek 1, 37-39, nrs. 1.16-1.18 en 133-137, nrs. 1.145-1.153.

⁵³⁶ Zie nogmaals art. 132, eerste lid van het Noors Maritiem Wetboek; vgl. het begrip “Betrieb des Schiffes” in § 479 van het nieuw Duits ontwerp en verder bijv. art. 35, eerste lid van het Chinees Maritiem Wetboek:

The Master shall be responsible for the management and navigation of the ship.

Vgl. ten slotte art. 50.1 van het Vietnamees Maritiem Wetboek:

betekenis in het raam van de Regelen van Den Haag, zoals die worden geïntegreerd in Titel 5 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek⁵³⁷.

De “leiding van de navigatie” dient in het bijzonder te gebeuren met inachtneming van de norm van het goed zeemanschap⁵³⁸.

Hierboven werd reeds verantwoord waarom de in § 1, 1^o omschreven taak in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet in meer detail wordt omschreven en waarom enkele specifieke toepassingen ervan niet in het wetboek worden geëxpliciteerd⁵³⁹.

Eveneens werd aangegeven waarom het niet wenselijk is een bepaling op te nemen over de verplichting om in bepaalde omstandigheden, los van wettelijke loodsdwang- en loodsplichtregelingen, een beroep te doen op de diensten van een loods⁵⁴⁰.

5.215. In § 1, 2^o wordt aan de gezagvoerder “de uitoefening van het gezag over de opvarenden en in het bijzonder over de schepelingen” opgedragen.

Ook deze omschrijving heeft een brede, algemene strekking. Zij geldt zoals de gehele § 1 voor alle gezagvoerders, en dus niet alleen voor kapiteins in de zin van artikel 5.1, 4^o van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. Ook gezagvoerders van binnenschepen en pleziervaartuigen oefenen het beoogde gezag over de opvarenden uit, i.h.b. om de goede orde en de veiligheid te handhaven. Het gezag over de opvarenden waarmee de kapitein is bekleed, wordt in het publiekrechtelijk zeerecht – momenteel vooral in het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij⁵⁴¹ – nader omschreven en strafrechtelijk versterkt.

Het gezag dat de gezagvoerder uitoefent over inz. de schepelingen betreft in wezen het uitoefenen van het gedelegeerde werkgeversgezag over de werknemers. De allusie op het gezag over de schepelingen bevestigt in wezen bepalingen opgenomen in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 (art. 16, § 1, tweede lid) en in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 (art. 45, 2^o). De hier opgenomen bepaling dekt echter ook situaties die niet door één van deze wetten beheerst worden.

De bevoegdheidsverdeling tussen de gezagvoerder en de loods wordt niet in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geregeld. Het betreft, wat de Belgische loodswateren betreft, een gewestmaterie⁵⁴², die momenteel is geregeld in het Scheldereglement⁵⁴³ en in het Vlaams Loodsdecreet⁵⁴⁴. Bij de kritiek van het regime van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wordt hierop teruggekomen⁵⁴⁵. De invloed van de aanwezigheid van een loods op de aansprakelijkheid voor aanvaringen wordt behandeld in Titel 6 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek⁵⁴⁶.

The Master shall manage and operate the sea-going ship as provided by law.

⁵³⁷ Zie Blauwboek 6.

⁵³⁸ Zie *supra*, nr. 5.213.

⁵³⁹ Zie *supra*, nr. 5.186.

⁵⁴⁰ Zie nogmaals *supra*, nr. 5.186.

⁵⁴¹ Zie art. 5 Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij maar ook de artikelen van dat wetboek die de aantasting van bedoeld gezag beteugelen (zie reeds *supra*, nr. 5.65).

⁵⁴² Zie Blauwboek 1, 54-56, nr. 1.33.

⁵⁴³ Zie art. 10.1 Scheldereglement.

⁵⁴⁴ Zie art. 8 Loodsdecreet.

⁵⁴⁵ Zie Blauwboek 4.

⁵⁴⁶ Zie Blauwboek 8.

5.216. Door § 1, 3° wordt de gezagvoerder belast met “het behartigen van de belangen van de scheepseigenaar en de reder alsmede, waar noodzakelijk, deze van de scheepsgebruikers, de ladingeigenaars en de opvarenden”.

Deze bepaling is doelbewust breder dan deze opgenomen in enkele onderzochte buitenlandse wetgevingen, waarin vooral, zoniet uitsluitend aandacht wordt gegeven aan de behartiging door de kapitein van de belangen van de ladingeigenaars. De Zwitserse wetgeving staat echter vrij dicht bij de hier verkozen, omvattende regeling⁵⁴⁷.

De voorgestelde wettekst maakt duidelijk dat de gezagvoerder steeds de belangen van de scheepseigenaar en de reder moet behartigen; daarnaast moet hij, “waar noodzakelijk”, ook de belangen van de scheepsgebruikers, de ladingeigenaars en de opvarenden behartigen. De bedoelde noodzaak kan, in het licht van de omstandigheden, volgen uit expliciete wettelijke verplichtingen, uit gebruiken, uit het goed zeemanschap of uit andere relevante normen.

De begrippen scheepseigenaar, reder en scheepsgebruiker wordt elders toegelicht⁵⁴⁸.

5.217. In § 1, 4° worden “het voeren van de vereiste scheepsboeken, het aan boord hebben en beheren van de vereiste scheepsdocumenten, en het opstellen, afgeven en in ontvangst nemen, ter nakoming van bestaande verbintenissen of ter bewaring van recht, van vervoerdocumenten, verklaringen, voorbehouden en andere akten” aan de gezagvoerder opgedragen.

Ook deze bepaling, met daarin tweemaal de doelbewust geplaatste term “vereiste”⁵⁴⁹, beoogt naar elders neerliggende normen – inz. publiekrechtelijke regelgeving – te verwijzen⁵⁵⁰. Deze verwijzing impliceert dat de scheepsboeken en scheepsdocumenten waarover het gaat, kunnen variëren van het ene scheepstype tot het ander.

De regelen i.v.m. scheepsboeken en scheepsdocumenten worden verder uitgewerkt in het hieronder besproken artikel 5.11.

De in de Zeewet (art. 59) uitdrukkelijk bepaalde verplichting om een cognossement af te geven wordt niet hernomen. Hierop wordt ingegaan bij de voorstelling van Titel 5 van de Proeve⁵⁵¹. Evenmin wordt hier speciaal bepaald dat de gezagvoerder “bevoegd” is om cognossesmenten af te geven⁵⁵². Doelbewust wordt gewaagd van “het opstellen, afgeven en in ontvangst nemen, ter nakoming van bestaande verbintenissen of ter bewaring van recht, van vervoerdocumenten, verklaringen, voorbehouden en andere akten”. Daardoor wordt een onderscheid gemaakt met de volwaardige vertegenwoordigingsbevoegdheid bedoeld in § 2, 1° en 2°, die is voorbehouden aan de kapitein. Voor het stellen van de rechthandelingen bedoeld in § 1, 4° zijn alle gezagvoerders bevoegd, niet alleen de kapitein. Een zetschipper is bijv. ook bevoegd om een cognossement af te geven, maar hij gaat zelf niet de overeenkomst aan ter uitvoering waarvan dat cognossement wordt afgegeven. De gezagvoerder van een pleziervaartuig die per hypothese niet zelf de eigenaar is kan bijv. een ontvangstbewijs of een voorbehoud i.v.m. de levering van brandstof ondertekenen. Hij beschikt echter niet automatisch, uit kracht van de wet zelf, over de bevoegdheid om voor rekening van de eigenaar brandstof te bestellen. Bedoeld zijn dus rechtshandelingen ter uitvoering van voorafbestaande verbintenissen, i.h.b. overeenkomsten.

⁵⁴⁷ Zie en vgl. o.m. § 535 HGB, art. 8:261 NBW, art. 138 van het Noors Maritiem Wetboek en art. 53.1 van de Zwitserse *Loi* van 23 september 1953.

⁵⁴⁸ Zie Blauwboek 4.

⁵⁴⁹ Vgl. art. 133 van het Noors Maritiem Wetboek.

⁵⁵⁰ Zie reeds *supra*, nrs. 5.94 en 5.105.

⁵⁵¹ Zie Blauwboek 6.

⁵⁵² Vgl. art. 8:260.2 NBW.

De wettekst regelt niet meer de verplichting om bijv. cognossementen aan boord te hebben. Ook dat wordt overgelaten aan het publiekrecht en desgevallend het gebruik. In de hedendaagse praktijk van de lijnvaart is het cognossement vaak niet meer aan boord.

5.218. In § 1, 5° wordt bepaald dat het tot de taken van de gezagvoerder behoort om scheepsverklaringen af te leggen. Deze bepaling wordt verder uitgewerkt in artikel 5.13.

5.219. De verwijzing in § 1, 6° naar “zorg ten overstaan van het behoud en de bescherming van het milieu” lijkt innovatief maar bevestigt in wezen slechts bestaande verplichtingen, die zijn neergelegd in talrijke op de scheepvaart gerichte milieuregels en ook, op opvallende wijze, in het Bergingsverdrag 1989 (art. 8.2)⁵⁵³. De voorgestelde bepaling sluit ook aan bij de verplichtingen neergelegd in de WBMM, die m.b.t. de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België o.m. de volgende principebepalingen bevat:

Artikel 4

§ 1. De gebruikers van de zeegebieden en de overheid zullen bij het uitvoeren van hun activiteiten in de zeegebieden rekening houden met het beginsel van het preventief handelen, het voorzorgsbeginsel, het beginsel van het duurzaam beheer, het beginsel dat de vervuiler betaalt en het herstelbeginsel.

§ 2. Het beginsel van het preventief handelen impliceert dat moet worden opgetreden om milieuschade te voorkomen, veeleer dan de schade achteraf te moeten herstellen.

§ 3. Het voorzorgsbeginsel betekent dat preventieve maatregelen moeten worden getroffen, indien er redelijke gronden tot bezorgdheid bestaan voor verontreiniging van de zeegebieden, zelfs in de gevallen dat er geen overtuigend bewijs is van een oorzakelijk verband tussen het inbrengen van stoffen, energie en materialen in de zeegebieden en de schadelijke gevolgen.

§ 4. Het beginsel van duurzaam beheer in de zeegebieden impliceert dat de natuurlijke rijkdommen in voldoende mate beschikbaar worden gehouden voor toekomstige generaties en dat de effecten van het menselijk handelen de draagkracht van het milieu in de zeegebieden niet overschrijdt. Hiertoe zullen de ecosystemen en de ecologische processen noodzakelijk voor het goed functioneren van het mariene milieu worden beschermd, de biologische diversiteit ervan worden behouden en het natuurbehoud worden gestimuleerd.

§ 5. Het beginsel dat de vervuiler betaalt betekent dat de kosten voor maatregelen ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging en voor het herstellen van schade voor rekening zijn van de vervuiler.

§ 6. Het herstelbeginsel impliceert dat bij schade of milieuverstoring in de zeegebieden het mariene milieu in de mate van het mogelijke wordt hersteld in zijn oorspronkelijke toestand.

Artikel 5

Elke persoon die in de zeegebieden een activiteit uitoefent, heeft de verplichting de nodige voorzorgen te nemen ter voorkoming van schade en milieuverstoring. In het bijzonder heeft de scheepseigenaar de verplichting alle nodige voorzorgsmaatregelen te nemen om verontreiniging te voorkomen en te beperken.

Doelbewust wordt in de hier voorgestelde bepaling niet gewaagd van het “marien” milieu, daar ook het milieu in de binnenwateren relevant is. Overigens verdienen bij de exploitatie van een schip ook het land- en luchtmilieu aandacht.

De tekst hanteert doelbewust de formulering “zorg ten overstaan van het behoud en de bescherming van het milieu” om aan te geven dat de gezagvoerder niet zelf de primaire verantwoordelijke is voor het beheer, het behoud en de bescherming van het milieu.

⁵⁵³ Over deze laatste regel, zie Blauwboek 8.

Het is niet de bedoeling om met de voorgestelde bepaling van het Belgisch Scheepvaartwetboek bijkomende verplichtingen inzake milieubescherming op de kapiteins of de reders te leggen. Wel wordt beoogd duidelijk te maken dat het milieu een relevante factor is waaraan de kapitein bij het door hem te voeren beheer niet kan voorbijgaan. Door in dit onderdeel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek het verband te leggen met het milieu worden ten andere verzekerd dat de kapitein ook op dit punt slechts een beperkte persoonlijke werknemersaansprakelijkheid draagt (zie het hieronder toegelichte art. 5.19, § 2). Dit draagt bij tot een realistische benadering van de milieuvervuilingsproblematiek.

Ook de Franse wetgever heeft de zorg voor het milieu in het takenpakket van de kapitein opgenomen⁵⁵⁴.

5.220. In § 2 wordt ingegaan op de specifieke taken van kapiteins in de zin van artikel 5.1, 4° Belgisch Scheepvaartwetboek. In wezen gaat het om de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, die hieronder wordt uitgewerkt in de artikelen 5.9 en 5.10, en om specifieke publiekrechtelijke taken, waarvan de vervulling momenteel wordt geregeld in andere regelgeving, thans vooral het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij en het Burgerlijk Wetboek⁵⁵⁵.

Inz. wat de privaatrechtelijke taken betreft, kan zonodig worden teruggevallen op algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en gebruiken.

5.221. De relatie tussen de gezagvoerder en de desgevallend benoemde quiratair scheepsbeheerder is geregeld in het Hoofdstuk van de Proeve betreffende scheepsmede-eigendom⁵⁵⁶.

5.222. In principe blijft de gezagvoerder zijn taken uitoefenen na faillissement van de scheepseigenaar of de reder. Zijn vertegenwoordigingsbevoegdheid kan hij echter nog slechts uitoefenen met machtiging van de curator⁵⁵⁷.

B.7. ARTIKEL 5.9. VERTEGENWOORDIGING

A) WETTEKST

5.223.

Artikel 5.9. Vertegenwoordiging

§ 1. De kapitein is bevoegd om de in artikel 5.8, § 2, 1° bedoelde rechtshandelingen te stellen:

1° in dringende gevallen, met het oog op de bewaring van de rechten van de belanghebbende partijen;

2° in andere gevallen, indien hij van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker geen of geen tijdige onderrichtingen kon verkrijgen en hij de rechtshandeling, desgevallend een daad van beschikking, noodzakelijk acht voor het beheer van het schip, de goede afloop van de reis, in het belang van de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker, de ladingbelanghebbenden of de opvarenden, of met het oog op het behoud of de bescherming van het milieu;

⁵⁵⁴ Zie *supra*, nr. 5.156.

⁵⁵⁵ Zie *supra*, nrs. 5.65 en 5.67.

⁵⁵⁶ Zie Blauwboek 4.

⁵⁵⁷ Zie *infra*, nr. 5.231.

3° ingeval hij daartoe machtiging ontvangt van de rechter, de consul of een andere bevoegde overheid;
4° ingeval hij daartoe een uitdrukkelijke volmacht ontvangt;
5° in andere door of krachtens de wet bepaalde gevallen.

§ 2. De kapitein is ertoe verplicht om aan de derden waarmee hij handelt kennis te geven van zijn hoedanigheid als kapitein en van hetzij de naam van de scheepseigenaar, hetzij de naam van het schip.

§ 3. Op voorwaarde dat het door § 2 opgelegde voorschrift wordt nageleefd, worden de in § 1 bedoelde rechtshandelingen gesteld voor rekening van de partij die door de kapitein werd vertegenwoordigd.

Deze partij is ertoe gehouden:

1° de verbintenissen na te komen die uit de rechtshandeling voortvloeien, tenzij de derde ervan op de hoogte was of behoorde te zijn dat de kapitein onbevoegd handelde;

2° aan de kapitein de door hem betaalde voorschotten en kosten te vergoeden.

De scheepseigenaar staat voor de verbintenissen aangegaan door de kapitein in overeenkomstig artikel [...].

De kapitein staat voor de door hem onbevoegd gestelde handelingen in binnen de perken van zijn persoonlijke aansprakelijkheid.

§ 4. Aan de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt geen afbreuk gedaan door de aanduiding door de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker van een scheepsagent.

§ 5. In afwijking van artikel 5.5, § 3, zijn de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving, voor zover de partijen geen afwijkend beding zijn overeengekomen, van toepassing op de vertegenwoordiging bedoeld in § 1, 4° of op de uitdrukkelijke volmachten die de kapitein desgevallend ontvangt van een ladingbelanghebbende of een opvarende.

§ 6. De paragrafen 2, 3, 4 en 5 zijn van overeenkomstige toepassing op de vertegenwoordiging bij het stellen van rechtshandelingen in uitvoering van artikel 5.8, § 1, 4°.

§ 7. Buiten het geval bedoeld in artikel 5.8, § 1, 4° kunnen andere gezagvoerders dan de kapitein ter uitoefening van hun in artikel 5.8, § 1, 3° bepaalde taak voor rekening van de belanghebbenden rechtshandelingen stellen overeenkomstig het gemeen recht.

B) TOELICHTING

5.224. In de voorgestelde bepaling wordt een nadere regeling getroffen m.b.t. de reeds in artikel 5.8, § 2, 1° vermelde vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, in brede zin beschouwd.

De voorgestelde formulering streeft naar een abstracte omschrijving van de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, ter vervanging van de verouderde casuïstische benadering in de huidige Zeewet⁵⁵⁸.

⁵⁵⁸ Zie daarover *supra*, nr. 5.181.

5.225. In § 1 wordt nader bepaald in welke gevallen de kapitein bevoegdheid bezit om voor rekening van andere partijen rechtshandelingen te stellen. Zoals hierboven uiteengezet, is het belang van de vertegenwoordigingsbevoegdheden van de kapitein sinds het midden van de negentiende eeuw sterk afgenomen, maar blijft de noodzaak bestaan om de kapitein met het oog op uitzonderlijke omstandigheden beslissingsbevoegdheid te verlenen, en handhaven ook buitenlandse wetgevers bepalingen in die zin. Tot inspiratie hebben o.m. de Franse, de Nederlandse, de Noorse en de Zwitserse wetgeving gediend⁵⁵⁹. Zoals hierboven reeds verantwoord, werd de omschrijving van de handelingsbevoegdheid van de kapitein niet vastgeknoopt aan de locaties waar de kapitein en de reder zich bevinden⁵⁶⁰. Dat is trouwens ook de teneur van het inmiddels voorgestelde nieuwe Duitse wetboek⁵⁶¹.

Vooreerst is de kapitein tot handelen bevoegd “in dringende gevallen, met het oog op de bewaring van de rechten van de belanghebbende partijen”.

Ten tweede kan de kapitein optreden “indien hij van de scheepseigenaar of de reder geen of geen tijdige onderrichtingen kon verkrijgen en hij de rechtshandeling, desgevallend een daad van beschikking, noodzakelijk acht voor het beheer van het schip⁵⁶², de goede afloop van de reis, in het belang van de scheepsgebruikers, de ladingbelanghebbenden of de opvarenden, of met het oog op het behoud of de bescherming van het milieu”. In uiterste gevallen kunnen ook daden van beschikking worden gesteld, zoals de verkoop of verpanding van lading⁵⁶³. Een vervreemding van het schip is in principe uitgesloten; een uitdrukkelijke verbodsbepaling is echter niet wenselijk⁵⁶⁴. Het hier besproken geval dekt ook de hypothese waarin de reder het schip en de bemanning aan hun lot hebben overgelaten. In theorie kan ook de aanwerving van bemanningsleden eronder vallen, maar in dit verband moet rekening worden gehouden met de bijzondere regeling opgenomen in de wetgeving betreffende de scheepsarbeidsovereenkomsten⁵⁶⁵, die als *lex specialis*, en overigens in lijn met de formulering van artikel 5.5, voorrang heeft. Voorts belet niets dat de kapitein, met toepassing van de hier besproken regel, dadingen of overeenkomsten tot arbitrage sluit.

Ten derde is in de mogelijkheid voorzien dat de kapitein een bijzondere machtiging ontvangt van de rechter, de buitenlandse vertegenwoordiging of een andere bevoegde overheid. Deze regel is deels geïnspireerd door de Franse wetgeving⁵⁶⁶.

Ten vierde is het mogelijk dat de kapitein van scheepseigenaar, de reder, een scheepsgebruiker, een ladingeigenaar of een opvarende een uitdrukkelijke, gemeenrechtelijke volmacht ontvangt om bepaalde handelingen te stellen. In de praktijk komt dit echter uiterst zelden voor⁵⁶⁷. Overeenkomstig het hierboven toegelichte artikel 5.6 kan de werkgever van de kapitein deze bevoegdheid bovendien aan banden leggen.

⁵⁵⁹ Zie en vgl. art. 6-7 van de Franse *Loi* n° 69-8, art. 8:260-262 NBW, art. 137-139 van het Noors Maritiem Wetboek en art. 53.2 en 55 van de Zwitserse *Loi* van 23 september 1953; vgl. de toelichting bij het nieuw Duits ontwerp, aangehaald *supra*, nr. 5.146.

⁵⁶⁰ Zie *supra*, nr. 5.181.

⁵⁶¹ Zie nogmaals *supra*, nr. 5.146.

⁵⁶² Over dat begrip, zie reeds *supra*, nr. 5.214.

⁵⁶³ Vgl. § 535 HGB.

⁵⁶⁴ Zie daarover Cartner-Fiske-Leiter, 155.

⁵⁶⁵ Zie *supra*, nr. 5.186.

⁵⁶⁶ Art. 7 van de *Loi* n° 69-8.

⁵⁶⁷ Vgl. Baek, J., “Het statuut van de Belgische koopvaardijkapitein als mandataris en werknemer”, *Mededelingen Marine Academie*, XXVI, 1980-1981-1982, (129), 142.

Ten slotte kunnen zich andere door of krachtens de wet bepaalde gevallen voordoen. Een voorbeeld is het sluiten van bergingsovereenkomsten, waartoe de bevoegdheid aan de kapitein wordt toegekend door het Bergingsverdrag 1989 (art. 6.2; zie nader Titel 6)⁵⁶⁸. De aanwerving van bemanningsleden in overeenstemming met de aangehaalde wetgeving betreffende de scheepsarbeidsovereenkomsten, kan in theorie ook als een hier bedoeld geval worden beschouwd.

Wat betreft rechtshandelingen gesteld in het belang van ladingbelanghebbenden weze hier de ook in Nederland⁵⁶⁹ aangenomen mogelijkheid bevestigd, dat zij worden gesteld vooraleer of nadat de lading zich aan boord van het schip bevindt. Wel dient erop te worden geattendeerd dat handelingen gesteld in het belang van de lading steeds worden toegerekend aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker (zie art. 5.8, § 2, 1°). In principe handelt de kapitein dus niet als vertegenwoordiger van ladingbelanghebbenden⁵⁷⁰. Ook is er geen verplichting in hoofde van de kapitein om stelselmatig de belangen van de lading te behartigen⁵⁷¹.

5.226. In § 2 wordt de kapitein ertoe verplicht om aan de derden waarmee hij handelt kennis te geven van zijn hoedanigheid als kapitein en van hetzij de naam van de scheepseigenaar, hetzij de naam van het schip. Dit is een elementaire regel om het onderscheid te kunnen maken tussen door de kapitein *qualitate qua* gestelde rechtshandelingen, en door de kapitein ten persoonlijkken titel gestelde rechtshandelingen. Indien de kapitein de verwachte opgave niet doet, is de sanctie echter niet dat hij persoonlijk verbonden is. Hij draagt echter wel de normale werknemersaansprakelijkheid, geregeld in het hieronder toegelichte artikel 5.19. In bepaalde omstandigheden kan het gaan om een zware fout.

5.227. Paragraaf 3 moet worden samengelezen met de in Titel 3 opgenomen regeling betreffende de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor verbintenissen aangegaan door of voor de kapitein⁵⁷².

In lijn met het gemeen recht inzake lastgeving wordt in § 3 vooreerst bepaald dat de door de kapitein krachtens dit artikel als vertegenwoordiger gestelde rechtshandelingen worden toegerekend aan de partij voor wie de kapitein is opgetreden.

Hieraan is een regel toegevoegd ter bescherming van derden te goeder trouw. Wanneer derden onwetend zijn van een eventuele contractuele beperking van de handelingsbevoegdheid van de kapitein, kan een overschrijding door de kapitein van zijn bevoegdheid niet aan deze derden worden tegengeworpen. Zoals gezien zijn in diverse buitenlandse maritieme wetten gelijkaardige regelingen opgenomen⁵⁷³. De goede trouw van de derde moet worden vermoed⁵⁷⁴. Nog meer, hij mag er op basis van een gebruik van uitgaan dat de kapitein bevoegd is om bijv. bestellingen voor het schip te plaatsen⁵⁷⁵.

De voorgestelde bepaling bevestigt dat de kapitein recht heeft op terugbetaling van voorschotten en kosten. Dit is een herhaling van het gemeen recht (art. 1999 B.W.).

⁵⁶⁸ Zie Blauwboek 8; vgl. ook art. 8:260.2 NBW.

⁵⁶⁹ Zie *supra*, nr. 5.159.

⁵⁷⁰ Vgl. art. 138 van het Noors Maritiem Wetboek: "On behalf of the reder".

⁵⁷¹ In § 479 van het nieuw Duits ontwerp wordt niet meer van enig optreden van de kapitein voor de lading gewaagd.

⁵⁷² Zie Blauwboek 4.

⁵⁷³ Zie en vgl. o.m. § 528, 531 en 533 HGB, § 479 van het nieuw Duits ontwerp, art. 8:262 NBW en art. 55 van de Zwitserse *Loi* van 23 september 1953.

⁵⁷⁴ Vgl. reeds Ripert I, 712, nr. 819.

⁵⁷⁵ Vgl. Cartner-Fiske-Leiter, 124.

Het basisprincipe van de toerekening aan de vertegenwoordigde partij wordt aangevuld met een verwijzing naar de specifieke regeling betreffende de gehoudenheid van de scheepseigenaar, die opgenomen in Titel 3 van de Proeve⁵⁷⁶. Zoals bij die regeling zal worden toegelicht, is de scheepseigenaar hetzij verbonden als vertegenwoordigde, hetzij, *in solidum*, als wettelijke medeschuldenaar samen met de contractueel vertegenwoordigde.

Wat de persoonlijke aansprakelijkheid betreft van de kapitein die zijn bevoegdheid overschrijdt, wordt verwezen naar het hieronder toegelichte artikel 5.19.

5.228. In § 4 is bepaald dat aan de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein geen afbreuk wordt gedaan door de aanduiding door de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker van een scheepsagent. Dit strookt met het Franse recht⁵⁷⁷. In de interne verhouding tussen de werkgever en de kapitein zijn over deze kwestie afspraken mogelijk, maar zij kunnen de vertegenwoordigingsbevoegdheid tegenover derden niet aantasten.

5.229. De bepaling van § 5 is een afwijking van het principe neergelegd in artikel 5.5, § 4 voor het specifieke geval waarin de kapitein, los van zijn wettelijke taak, een uitdrukkelijke gemeenrechtelijke volmacht krijgt en de partijen in dat geval de toepassing van het gemeen recht niet hebben uitgesloten.

5.230. Door § 6 wordt het voorgestelde artikel grotendeels van toepassing verklaard op de gevallen van beperkte vertegenwoordiging i.v.m. het uitgeven van vervoerdocumenten etc., bedoeld in artikel 5.8, § 1, 4°.

5.231. Om de wettelijke regeling niet buitenmatig te detailleren, is in het besproken artikel geen bepaling opgenomen over de mogelijkheid voor de kapitein om bepaalde handelingen te delegeren aan officieren⁵⁷⁸ en over de beëindiging van de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein. Normaliter eindigt deze laatste bevoegdheid samen met de beëindiging van de bevelvoering door de kapitein, de beëindiging van de arbeidsovereenkomst of de vervanging door een andere kapitein, waarbij deze hypothesen veelal zullen samenvallen.

De kapitein blijft in principe over zijn wettelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid beschikken na faillissement van de reder, wanneer hij met zijn bemanning aan boord is achtergebleven. Hij kan die bevoegdheid echter slechts uitoefenen met machtiging van de curator. In die mate wordt afgeweken van het gemeen recht inzake lastgeving (art. 2003 B.W.).

5.232. In § 8 wordt bevestigd dat andere gezagvoerders dan de kapitein voorts vertegenwoordigingsbevoegdheid kunnen uitoefenen overeenkomstig het gemeen recht. Ter zake zullen inz. de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende lastgeving toepassing vinden.

⁵⁷⁶ Zie nogmaals Blauwboek 4.

⁵⁷⁷ Zie *supra*, nr. 5.152.

⁵⁷⁸ Zie hierover Cartner-Fiske-Leiter, 133-134.

A) WETTEKST

5.233.

Artikel 5.10. Vertegenwoordiging in rechte

§ 1. De kapitein is bevoegd om de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker in rechte te vertegenwoordigen als eiser of verweerder in alle zaken die het schip betreffen waarover hij het bevel voert of die met het door hem, desgevallend eerder, over dat schip gevoerde bevel verband houden.

Als eiser kan de kapitein evenwel slechts optreden in de gevallen bedoeld in artikel 5.9, § 1.

Op straffe van nietigheid moeten in de gedinginleidende akte de hoedanigheid van kapitein en de naam van het betrokken schip worden vermeld.

Tenzij de kapitein in de door hem uitgebrachte gedinginleidende akte verklaart op te treden voor de reder of de scheepsgebruiker, en diens naam en woonplaats of zetel vermeldt, wordt hij onweerlegbaar vermoed op te treden voor de scheepseigenaar.

Behoudens andersluidende vermelding, met opgave van naam en woonplaats of zetel van de aangesproken reder of scheepsgebruiker, wordt onweerlegbaar vermoed dat in een aan de kapitein als verweerder gerichte gedinginleidende akte de scheepseigenaar wordt aangesproken.

De kapitein geeft van de door en tegen hem als vertegenwoordiger ingeleide gedingen zo spoedig mogelijk kennis aan de partij of de partijen voor wie hij in rechte optreedt, welke het geding te allen tijde in eigen naam kunnen verderzetten.

§ 2. Door of tegen de kapitein als vertegenwoordiger verkregen vonnissen worden geacht te zijn verkregen door of tegen de partij voor wie hij in rechte is opgetreden.

§ 3. Andere gezagvoerders dan de kapitein kunnen slechts gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid uitoefenen overeenkomstig het gemeen recht.

B) TOELICHTING

5.234. De voorgestelde bepaling codificeert de traditionele regeling m.b.t. de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein. Deze bevoegdheid wordt erkend door het Hof van Cassatie, maar uit de rechtsleer blijkt onenigheid over de precieze contouren ervan⁵⁷⁹. De gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt in talrijke buitenlandse wetgevingen uitdrukkelijk geregeld, zij het dat de draagwijdte en de uitvoeringsmodaliteiten verschillen vertonen. Bij het redactiewerk werd i.h.b. rekening gehouden met de relevante Duitse, Noorse en Zwitserse wetsbepalingen⁵⁸⁰, maar uiteindelijk werd ook hier voor een eigen Belgische regeling geopteerd.

De kapitein kan optreden als eiser en als verweerder “in alle zaken die het schip betreffen waarover hij het bevel voert of die met het door hem, desgevallend eerder, over dat schip gevoerde bevel verband houden”. Dit is een ruime en tegelijk pragmatische regeling die betwistingen vermijdt over de situatie wanneer de kapitein wordt vervangen of ontslagen, of in

⁵⁷⁹ Zie *supra*, nr. 5.92.

⁵⁸⁰ Zie en vgl. §§ 527(2) en 535(4) HGB, art. 137 van het Noors Maritiem Wetboek en art. 55 van de Zwitserse *Loi* van 23 september 1953.

opdracht van de reder een taak opneemt aan de wal. Dergelijke betwistingen werden druk besproken in de rechtsleer, die begrijpelijkerwijze vreesde dat de rechtsonzekerheid de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid onbruikbaar zou maken⁵⁸¹. Door de hier uitgewerkte formulering wordt de vertegenwoordigingsbevoegdheid gelegd bij de actuele kapitein van het schip en bij elke eerder het bevel voerende kapitein, voor alle zaken die met die eerdere bevelvoering verband hielden (bijv. vervoerovereenkomsten). De eiser heeft in sommige gevallen dus de keuze om de actuele of de ‘relevante’ vroegere kapitein aan te spreken. Het feit dat de bevelvoering in hoofde van de vroegere kapitein beëindigd is, levert geen bezwaar op. Het is de wet die de kapitein de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid opdraagt en door de stelselmatige toepassing van korte verjaringstermijnen zullen vroegere kapiteins doorgaans niet veel later meer worden verontrust. De regeling kan zelfs worden toegepast nadat het schip is vergaan⁵⁸².

5.235. De gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid geldt uiteraard voor alle hoven en rechtbanken en administratieve rechtscolleges.

5.236. Als eiser kan de kapitein alleen optreden in uitzonderlijke gevallen, hierboven beschreven in artikel 5.9, § 1. Bovendien moet de eisende kapitein op straffe van nietigheid duidelijk maken dat hij als vertegenwoordiger optreedt. Ook als de kapitein als verweerder wordt aangesproken, moet diens hoedanigheid uitdrukkelijk worden vermeld. Nietigheid kan echter alleen worden uitgesproken ingeval van belangenschade (art. 861 Ger.W.).

In alle gevallen moet de kapitein van het gevoerde geding als formele procespartij kennis geven aan de betrokken materiële procespartij.

5.237. Het voorgestelde regime maakt de kapitein bevoegd om op te treden voor de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker(s). Als eiser wordt de kapitein vermoed op te treden voor de scheepseigenaar, tenzij hij uitdrukkelijk verklaart op te treden voor de reder of een scheepsgebruiker, die dan wel moet worden geïdentificeerd.

Er is geen noodzaak gebleken om de kapitein bij wet bevoegd te verklaren om in rechte op te treden als vertegenwoordiger van andere belanghebbenden, zoals ladingeigenaars. Wanneer de omstandigheden het vereisen, en één van de in artikel 5.9, § 1 bepaalde gevallen zich voordoet, kan de kapitein in het belang van een ladingeigenaar optreden als vertegenwoordiger van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker, op basis van het hier toegelichte artikel.

5.238. De regel opgenomen in § 2 bevestigt – om alle misverstand te vermijden – de huidige Belgische zienswijze⁵⁸³. De formulering is ontleend aan het Nederlandse Ontwerp-Schadee⁵⁸⁴. Zij impliceert dat door of tegen de kapitein uitgesproken vonnissen door resp. tegen de vertegenwoordigde partij kunnen worden uitgevoerd. De regeling geldt onverminderd de regeling i.v.m. de verhaalbaarheid van vorderingen op het schip (via beslag of het uitoefenen van scheepszekerheidsrechten).

5.239. Zoals naar huidig recht wordt aangenomen dat andere gezagvoerders dan de kapitein, behoudens uitdrukkelijke volmacht daartoe, geen gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid bezitten⁵⁸⁵.

⁵⁸¹ Zie *supra*, nr. 5.87.

⁵⁸² Over dit laatste, zie Tuja, 300 en de verwijzing aldaar.

⁵⁸³ Zie *supra*, nr. 5.82.

⁵⁸⁴ Zie *supra*, nr. 5.164.

⁵⁸⁵ Zie *supra*, nr. 5.122.

B.9. ARTIKEL 5.11. INLICHTINGEN, ONDERRICHTINGEN EN REKENSCHAP

A) WETTEKST

5.240.

Artikel 5.11. Inlichtingen, onderrichtingen en rekenschap

§ 1. De gezagvoerder is ertoe verplicht de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker en de andere belanghebbenden:

1° met het oog op het stellen van de in artikel 5.8, § 1, 3° en § 2, 1° en 2° bedoelde handelingen, waar nodig en indien mogelijk, om onderrichtingen te verzoeken en met hen te overleggen;

2° van de door hem gestelde handelingen op de hoogte te brengen.

§ 2. De gezagvoerder is ertoe verplicht om van zijn bevelvoering, en in het bijzonder van de door hem gestelde handelingen bedoeld in artikel 5.8, § 1, 3° en § 2, 1° en 2°, aan zijn werkgever rekenschap af te leggen.

B) TOELICHTING

5.241. De in dit artikel neergelegde verplichtingen zijn internationaal gangbaar⁵⁸⁶ en vinden hun neerslag in diverse buitenlandse maritieme wetten. De verplichting om rekenschap af te leggen is ten andere deel van het gemeen recht inzake lastgeving (art. 1993 B.W.). De rekenschap moet worden afgelegd aan de werkgever. Deze laatste kan ter zake verdere afspraken maken met bijv. een tijdbevrachter.

B.10. ARTIKEL 5.12. SCHEEPSBOEKEN EN -AKTEN

A) WETTEKST

5.242.

Artikel 5.12. Scheepsboeken en -akten

§ 1. De scheepseigenaar, de reder en de gezagvoerder moeten aan alle belanghebbenden inzage te verlenen van de scheepsboeken en de door de gezagvoerder opgestelde akten en er, tegen vergoeding, een afschrift van verstrekken.

§ 2. Door of krachtens de wet vereiste en regelmatig gevoerde scheepsboeken kunnen door de rechter als bewijsmiddel worden aangenomen, ongeacht of de partijen handelaar zijn en of de zaak een handelsverbintenis betreft.

Uit onregelmatig gevoerde scheepsboeken kan de rechter in alle gevallen feitelijke vermoedens afleiden.

De artikelen 1329 en 1330 van het Burgerlijk Wetboek en de artikelen 20 tot 24 van Boek I van het Wetboek van Koophandel zijn niet op de scheepsboeken van toepassing.

⁵⁸⁶ Zie en vgl. o.m. art. 8:261.3 NBW, art. 364.2 K, art. 141 van het Noors Maritiem Wetboek en art. 55 van de Zwitserse *Loi* van 23 september 1953; zie ook Tuja, 302.

B) TOELICHTING

5.243. Zoals hierboven verantwoord regelt de hier voorgestelde bepaling uitsluitend de privaatrechtelijke aspecten en moet zij worden gecomplementeerd door een geactualiseerde publiekrechtelijke regeling⁵⁸⁷.

De principiële verplichting om scheepsboeken te voeren en andere scheepsdocumenten, waaronder vervoerdocumenten, op te stellen, aan boord te hebben en af te geven is reeds opgenomen in het hierboven besproken artikel 5.8, § 1, 4^o en behoeft hier niet meer te worden herhaald.

5.244. De in § 1 neergelegde verplichting om inzage te geven en een afschrift te verstrekken is o.m. geïnspireerd door de Nederlandse, Noorse en Zwitserse wetgevingen⁵⁸⁸.

Er is geen bepaling opgenomen over de overlegging van in de praktijk soms belangrijke kladversies. Een dergelijke bepaling geldt in Noorwegen⁵⁸⁹. In België kan worden volstaan met de regeling van het Gerechtelijk Wetboek m.b.t. de overlegging van stukken (art. 877-882*bis*).

5.245. Paragraaf 1 bepaalt dat alleen belanghebbenden recht op inzage en afschriften hebben. Hiermee moet op een realistische wijze worden omgegaan. De bedoeling van de regeling is niet om mededingers inzage te verlenen van commerciële contracten en andere akten die de mededingingspositie van de reder betreffen. Het primaire doel is alle objectief relevante stukken betreffende schadegevallen en andere incidenten aan het licht te brengen.

5.246. De regeling m.b.t. bewijskracht voorgesteld in § 2, eerste en tweede lid is nieuw, en geïnspireerd door een vergelijking van de vrij uiteenlopende regelingen in het huidige Belgische recht⁵⁹⁰, het Franse recht⁵⁹¹ en het Nederlandse recht⁵⁹². De voorgestelde regeling tracht een evenwicht te vinden tussen mogelijke alternatieven.

5.247. In het laatste lid van § 2 wordt gepreciseerd dat de bewijswaarde van scheepsboeken niet dient te worden beoordeeld met gebruikmaking van de regelen die gelden voor koopmansboeken. De in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen regeling komt in de plaats. Dit ligt in lijn met de in de Proeve nagestreefde opheffing van het in de scheepvaart immers voorbijgestreefde onderscheid tussen het burgerlijk recht en het handelsrecht en de beoogde gelijkstelling van het statuut van handelsschepen en andere vaartuigen⁵⁹³, alsook van de autonomie van het scheepvaartrecht⁵⁹⁴.

⁵⁸⁷ Zie *supra*, nr. 5.183.

⁵⁸⁸ Zie en vgl. art. 350 K., art. 471 van het Noors Maritiem Wetboek en art. 58 van de Zwitserse *Loi* van 23 september 1953.

⁵⁸⁹ Zie art. 480 van het Maritiem Wetboek.

⁵⁹⁰ Zie *supra*, nr. 5.110.

⁵⁹¹ Zie *supra*, nr. 5.155.

⁵⁹² Zie *supra*, nr. 5.162.

⁵⁹³ Zie daarover Blauwboek 1, inz. 89-92, nrs. 1.81-1.82 en 180, nr. 1.217.

⁵⁹⁴ Zie Blauwboek 1, 156 e.v., nrs. 1.189 e.v.

A) WETTEKST

5.248.

Artikel 5.13. Scheepsverklaringen

§ 1. Ongeacht de nationaliteit of het land van registratie of teboekstelling van het schip en onverminderd de bevoegdheid van vreemde consuls, kan de gezagvoerder, naar aanleiding van een scheepvaartongeval of een averij, in België een scheepsverklaring afleggen voor de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel onder het rechtsgebied waarvan de aangelopen haven ressorteert.

§ 2. De gezagvoerder van een Belgisch schip kan, naar aanleiding van een scheepvaartvoorval of een averij, in het buitenland een scheepsverklaring afleggen voor de Belgische consul of voor de bevoegde overheid.

§ 3. Op verzoek van elke belanghebbende kan de rechter de gezagvoerder gelasten:
1° een scheepsverklaring af te leggen voor zijn ambt of de door hem aangeduide openbare ambtenaar of deskundige;
2° aan de scheepsverklaring een afschrift of een uittreksel toe te voegen van het scheepsdagboek of andere scheepsboeken.
De rechter kan onder meer de plaats bepalen waar de scheepsverklaring moet worden afgelegd, en de termijn waarbinnen dit moet gebeuren.

§ 4. Tenzij de rechter beveelt dat de scheepsverklaring door de gezagvoerder persoonlijk en mondeling wordt afgelegd, kan de gezagvoerder, een scheepsagent of een andere gemachtigde een schriftelijke scheepsverklaring neerleggen.

§ 5. De scheepsverklaring kan worden afgelegd in de Duits, Engelse, Franse of Nederlandse taal.

§ 6. De scheepseigenaar, de reder en de gezagvoerder moeten aan alle belanghebbenden inzage verlenen van de scheepsverklaring en er, tegen vergoeding, een afschrift van verstrekken.

§ 7. Behoudens in de mate dat zij een weergave inhoudt van een regelmatig gevoerd scheepsboek bedoeld in artikel 5.12, § 2, in welk geval de aldaar bepaalde bewijsregeling geldt, wordt de bewijswaarde van de scheepsverklaring door de rechter vrij beoordeeld.
De rechter kan bij de beoordeling onder meer rekening houden met de gelding en de vervulling van formaliteiten, met het tijdstip waarop de scheepsverklaring werd afgelegd, met de toevoegde stukken en met de bevestiging van de inhoud door andere schepelingen of opvarenden.

§ 8. De voorgaande paragrafen gelden onverminderd de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het bewijs.
De rechter kan de gezagvoerder, de opvarenden en andere belanghebbenden verhoren overeenkomstig de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het verhoor van partijen.

Deskundigen kunnen verklaringen van de gezagvoerder, de opvarenden en andere belanghebbenden opnemen, welke gelden als inlichting.

B) TOELICHTING

5.249. De voorgestelde bepaling houdt een verregaande vereenvoudiging in van de thans in de Zeewet opgenomen regelen i.v.m. de onderscheiden soorten scheepsverklaringen. Gelet op het obsoleete karakter van deze laatste bepalingen en de internationale tendens tot relativering van het belang van scheepsverklaringen⁵⁹⁵, worden in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek alleen nog bepalingen opgenomen die in de *mogelijkheid* voorzien om een scheepsverklaring af te leggen, en wordt een verplichting daartoe alleen behouden indien de rechter deze uitdrukkelijk oplegt op verzoek van een belanghebbende.

In België wordt de scheepsverklaring afgelegd voor de Voorzitter van de dichtstbijzijnde Rechtbank van Koophandel of, wat buitenlandse schepen betreft, voor de consul van de vlagstaat⁵⁹⁶. Zoals in Nederland⁵⁹⁷ is er geen sprake meer van een verplichting. De mogelijkheid wordt zowel geboden aan de gezagvoerders van Belgische schepen, als aan die van buitenlandse schepen.

Anderzijds wordt de mogelijkheid beperkt tot situaties waarin een scheepvaartvoorval of een averij wordt gemeld. Zoals hierboven vermeld, is de thans in de Belgische Zeewet voorziene aflegging van een scheepsverklaring bij elke terugkeer in de thuishaven, internationaal uitzonderlijk⁵⁹⁸.

De voorgestelde formulering impliceert dat scheepsverklaringen eveneens kunnen worden afgelegd na een schipbreuk of het vergaan van het schip⁵⁹⁹.

De wettelijke regeling geldt voor alle gezagvoerders, bijv. ook deze in de pleziervaart. In dit opzicht geeft de nieuwe regeling een juridisch statuut aan een bestaande praktijk⁶⁰⁰.

5.250. De in § 2 opgenomen regeling m.b.t. de aflegging van scheepsverklaringen door gezagvoerders van Belgische schepen in het buitenland is eveneens geïnspireerd door het Nederlandse recht⁶⁰¹.

5.251. In § 3 is bepaald dat elke belanghebbende in rechte een scheepsverklaring kan afdwingen. Een gelijkaardige regeling bestaat in Duitsland⁶⁰².

De “openbare ambtenaar” bedoeld in § 3, 1° kan eventueel een notaris zijn of een gerechtsdeurwaarder. Een vrijwillige scheepsverklaring voor een notaris of een gerechtsdeurwaarder wordt niet mogelijk gemaakt. Daartoe is geen vraag gebleken.

De regeling i.v.m. de toevoeging van een afschrift of een uittreksel van het scheepsdagboek of andere scheepsboeken is eveneens door het Duitse recht geïnspireerd⁶⁰³.

⁵⁹⁵ Zie *supra*, nr. 5.184 en, m.b.t. Duitsland, nr. 5.137.

⁵⁹⁶ Vgl. reeds Jacobs I, 222, nr. 189.

⁵⁹⁷ Zie art. 353 K.

⁵⁹⁸ Zie *supra*, nr. 5.116

⁵⁹⁹ Vgl. thans art. 82-83 Zeewet alsook § 555 HGB.

⁶⁰⁰ Zie *supra*, nr. 5.115.

⁶⁰¹ Zie art. 353.3 K.

⁶⁰² Zie § 522 HGB.

⁶⁰³ Zie § 523 HGB.

5.252. De in § 4 voorziene mogelijkheid van schriftelijke scheepsverklaringen, die desgevallend worden neergelegd door een scheepsagent, bevestigt de huidige praktijk⁶⁰⁴. Elke in het artikel bedoelde scheepsverklaring kan op de aangegeven wijze worden neergelegd.

5.253. De permissieve bepaling over het taalgebruik in § 5 werd hierboven reeds verantwoord⁶⁰⁵.

5.254. In § 6 is een regeling getroffen m.b.t. de verlening van inzage en de verstrekking van afschriften. Zij is o.m. geïnspireerd door analoge bepalingen in de Duitse, Nederlandse en Zwitserse wetgeving⁶⁰⁶.

5.255. De in § 7 opgenomen regel van de bewijskracht maakt duidelijk dat aan een scheepsverklaring geen bijzondere bewijskracht toekomt. Dit principe geldt ook naar Nederlands recht⁶⁰⁷. Uiteraard betreft de voorgestelde bepaling de inhoud van de verklaring. In de mate dat zij werd geïntegreerd in een authentieke akte, komt aan die akte als dusdanig wél een bijzondere bewijswaarde toe. Ook dat verandert echter niets aan de vrije beoordelingsmacht van de rechter wat de inhoud betreft.

In het tweede lid wordt nader bepaald welke bijzondere factoren de bewijskracht kunnen beïnvloeden.

5.256. In § 8 is bepaald dat het voorgestelde artikel geldt onverminderd de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het bewijs. Dit is nuttig om aan te geven dat de scheepsverklaring een bijkomend, aan het scheepvaartrecht eigen bewijsmiddel is, en geen afbreuk doet aan de gemene procesrechtelijke regelen i.v.m. de bewijsvoering.

Deze precisering heeft o.m. tot doel alle ruimte open te laten voor de toepassing van de bepalingen van dat wetboek i.v.m. het verhoor van partijen. In het tweede lid wordt daarom geëxpliciteerd dat de rechter steeds – ook wanneer de scheepseigenaar, de reder of andere partijen in het geding betrokken zijn – kan overgaan tot het verhoor van de gezagvoerder, de opvarenden en de andere belanghebbenden⁶⁰⁸.

In het derde lid wordt volledigheidshalve bevestigd dat deskundigen verklaringen van de gezagvoerder en de opvarenden kunnen opnemen. Het gaat niet om een getuigenverhoor maar om het inwinnen van inlichtingen bij derden. De voorgestelde bepaling verschaft een wettelijke basis aan de sedert lang bestaande – en door het Hof van Cassatie bekrachtigde⁶⁰⁹ – praktijk waarbij gerechtsdeskundigen – inz. de leden van de Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen – verklaringen van de gezagvoerder en andere opvarenden opnemen⁶¹⁰. Dergelijke verklaringen zijn geen scheepsverklaringen in de zin van de voorgaande paragrafen.

⁶⁰⁴ Zie *supra*, nr. 5.106.

⁶⁰⁵ Zie *supra*, nr. 5.113.

⁶⁰⁶ Zie en vgl. § 525 HGB, art. 353.4 K en art. 58 van de Zwitserse *Loi* van 23 september 1953.

⁶⁰⁷ Zie art. 356 K.

⁶⁰⁸ Vgl. de specifieke regeling in § 524 HGB.

⁶⁰⁹ Cass. 30 maart 1899, *Pas.* 1899, I, 164; vgl. Cass. 13 juli 1950, *Pas.* 1950, I, 831.

⁶¹⁰ Zie hierover inz. De Baets, P., “Twee honderd jaar expertise in nautisch deskundigenonderzoek te Antwerpen: Een brevet van bewijswaardigheid”, in *Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen 1802-2002*, Merksem, 2002, (3), 9-10; Dewulf, S., *Zending en opdracht van de Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen*, Brussel, Larcier, 2006, 60-63, nr. 70-71.

A) WETTEKST

5.257.

Artikel 5.14. Betekeningen

§ 1. Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker, in zaken betreffende het betrokken schip of de betrokken reis worden gedaan:

1° aan de persoon, door terhandstelling van de akte aan de gezagvoerder, al dan niet aan boord van het schip;

2° indien zij niet aan de persoon kan worden gedaan, door terhandstelling aan een andere schepeling of aangestelde aan boord van het schip.

§ 2. Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan de kapitein in de zaken bedoeld in artikel 5.10 eveneens op de in § 1 bedoelde wijze worden gedaan.

§ 3. Voor de toepassing van artikel 34 van het Gerechtelijk Wetboek wordt de gezagvoerder geacht een aangestelde te zijn van zowel de scheepseigenaar, de reder als de scheepsgebruiker.

§ 4. De kapitein wordt geacht aan boord van het schip een verblijfplaats in de zin van artikel 36 van het Gerechtelijk Wetboek te hebben.

Het afschrift van de aan deze verblijfplaats betekende akte kan steeds ter hand worden gesteld van een andere schepeling die zich aan boord bevindt.

B) TOELICHTING

5.258. Hierboven werd omstandig toegelicht waarom een uitdrukkelijke wettelijke regeling noodzakelijk is m.b.t. betekeningen aan de kapitein en de schipper⁶¹¹.

In het hier voorgestelde artikel wordt doelbewust geopteerd voor een ruime betekeningmogelijkheid, die aansluit bij de geldende cassatierechtspraak en bij eerdere rechtsleer. Deze regeling doet geen afbreuk aan de algemene regels van het Gerechtelijk Wetboek (inz. de art. 32-36)⁶¹², maar vult ze aan met regels eigen aan het zeerecht, en voegt ook verduidelijking toe over de betekenis van de bedoelde algemene regels in de zeerechtelijke context.

5.259. In § 1 wordt bepaald dat de betekening aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker in zaken betreffende het betrokken schip of de betrokken reis kan worden gedaan:

1° aan de persoon, door terhandstelling van de akte aan de gezagvoerder, al dan niet aan boord van het schip;

2° indien zij niet aan de persoon kan worden gedaan, door terhandstelling aan een andere schepeling aan boord van het schip.

⁶¹¹ Zie *supra*, nr. 5.182.

⁶¹² Zie de wetteksten *supra*, nr. 5.85.

In lijn met de gangbare opinie in de rechtsleer, impliceert deze formulering dat niet *qualitate qua* kan worden betekend aan de gezagvoerder die op het ogenblik van de betekening niet meer het bevel over het betrokken schip voert. Anderzijds kan wel op de hier beschreven wijze worden betekend i.v.m. zaken betreffende het schip die zijn ontstaan vooraleer de huidige gezagvoerder het bevel op zich nam⁶¹³. Ook moet worden aanvaard dat nog wordt betekend aan de gezagvoerder nadat het schip, ingevolge aanvaring of een ander ongeval, vergaan is.

5.260. Ook is betekening mogelijk gemaakt aan andere schepelingen of aangestelden die zich aan boord bevinden, ingeval de gezagvoerder afwezig is. Deze regel werd eveneens gepropageerd in de Belgische rechtsleer⁶¹⁴.

5.261. De voorgestelde § 1 kan worden toegepast t.a.v. elk type schip en ongeacht het juridisch statuut van de gezagvoerder. Het begrip schip wordt elders gedefinieerd⁶¹⁵; het begrip gezagvoerder is omschreven in het hierboven toegelichte artikel 5.1, 3°. Zoals hierboven vermeld, pleitten reeds Smeesters en Winkelmolen voor een verbreding van de betekeningmogelijkheid aan boord tot de binnenschepen⁶¹⁶. Er is geen bezwaar tegen een uitbreiding tot alle types vaartuigen. Zoals hierboven reeds duidelijk gemaakt, beschikt echter alleen de kapitein op basis van artikel 5.10 over eigenlijke gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid.

5.262. In de voorgestelde bepaling gaat het om betekeningen aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker. In de rechtspraak en rechtsleer blijft de moeilijke vraag of en in welke gevallen de kapitein de scheepseigenaar dan wel de reder in rechte vertegenwoordigt, vaak onderbelicht⁶¹⁷. Om pragmatische redenen wordt er hier voor gekozen om de kapitein, wat de betekeningen betreft, gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid toe te kennen zowel wat de scheepseigenaar als wat de reder en de scheepsgebruiker⁶¹⁸ betreft. Procespartijen kunnen in de persoon van de kapitein m.a.w. zowel aan de scheepseigenaar als aan de reder of aan de scheepsgebruiker betekenen. Aangezien het voor contractpartijen en schadelijders meestal onmogelijk is om te achterhalen wie de kapitein heeft aangesteld en hoe diens bevoegdheden zijn omschreven in het relevante bevrachtingcontract, is de voorgestelde regeling de enige praktisch hanteerbare. Het is aan de kapitein en desgevallend aan diens werkgever-vervrachter of aan de scheepsgebruiker om aan de eigenaar gerichte betekeningen aan hem door te geleiden.

Voor de toepassing van de toegelichte regel is het niet relevant of de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker een natuurlijke persoon dan wel een rechtspersoon is.

5.263. De voorgestelde regel betreft alleen betekeningen “in zaken betreffende het betrokken schip of de betrokken reis”. Dit sluit enigszins aan bij het arrest van het Hof van Cassatie van 14 januari 2005 waarin sprake is van betekeningen “in alle gedingen die het schip aanbelangen”⁶¹⁹. T.a.v. andere schepen of reizen of m.b.t. de aangelegenheden die de scheepseigenaar of reder persoonlijk aanbelangen geldt de betekeningmogelijkheid niet. Of de zaak een contractuele of

⁶¹³ Vgl. Delwaide, L., “De dagvaarding van de kapitein in het zeerecht”, in *Liber amicorum Marcel Briers*, Gent, Mys & Breesch, 1993, (129), 148.

⁶¹⁴ Zie in die zin o.m. Delwaide, L., “De dagvaarding van de kapitein”, *o.c.*, 147; De Smet I, 89, nr. 76.

⁶¹⁵ Zie Blauwboek 3.

⁶¹⁶ Zie *supra*, nr. 5.122.

⁶¹⁷ Zie hierover bijv. Fredericq, S., “La représentation en justice de l’armement par le capitaine”, noot onder Cass. 5 april 1963, *RCJB* 1965, (408), *o.c.*, 416, nr. 14, vn. 49, waar enkel vragen worden gesteld. In Frankrijk werd er vroeger van uitgegaan dat de kapitein ingeval van tijdbevrachting alleen de tijdvervrachter in rechte kan vertegenwoordigen (zie Rodière-du Pontavice, 236, nr. 260 en de verwijzingen aldaar).

⁶¹⁸ Over deze termen, zie Blauwboek 4.

⁶¹⁹ Zie *supra*, nr. 5.88.

een buitencontractuele relatie betreft, is zonder enig belang. Het begrip reis moet hier breed worden opgevat.

5.264. In § 2 wordt in essentie bepaald dat de in § 1 beschreven betekeniswijze ook kan worden toegepast in de zaken waarin de kapitein, overeenkomstig artikel 5.10, optreedt als gerechtelijke vertegenwoordiger van de scheepseigenaar of de reder. In dergelijke zaken is het denkbaar dat de gedinginleidende akte rechtsgeldig wordt opgesteld als gericht tegen de vroegere kapitein maar dat de betekening gebeurt aan een inmiddels het bevel voerende nieuwe kapitein. Uiteraard kan aan de vroegere kapitein ook overeenkomstig de normale betekenisregels worden betekend. De doelstelling van de bepaling is om ook in dit opzicht een praktisch hanteerbare werkwijze mogelijk te maken, en betwistingen over de beëindiging van het bevel van de kapitein uit te sluiten⁶²⁰.

5.265. De toegelichte regelen gelden onverminderd andere wijzen van betekening. Hiermee wordt in eerste instantie bedoeld op de regelen van het gemeen procesrecht, vervat in het Gerechtelijk Wetboek.

Meer bepaald blijft het uiteraard mogelijk een scheepseigenaar of reder op de gewone wijze te dagvaarden, d.w.z., indien het een rechtspersoon betreft, door betekening aan zijn orgaan of aan zijn maatschappelijke zetel (art. 34-35 Ger.W.).

5.266. Voorts blijft de regel gelden dat een betekening aan de kapitein, *qualitate qua* of persoonlijk, kan worden gedaan “op iedere plaats waar de gerechtsdeurwaarder hem aantreft” (art. 33, tweede lid Ger.W.). Dit kan zijn aan boord van het schip, maar ook elders, bijv. in de haven of havenstad waar het schip ligt aangemeerd.

5.267. In § 3 wordt bepaald dat de gezagvoerder voor de toepassing van artikel 34 van het Gerechtelijk Wetboek wordt geacht een aangestelde van de scheepseigenaar zowel als de reder en de scheepsgebruiker te zijn.

De bedoeling hiervan is te bevestigen dat inz. de kapitein en de schipper van een binnenschip in de zin van artikel 34 Ger.W. worden geacht aangestelden te zijn die “krachtens de wet” bevoegd zijn om de rechtspersoon, met het oog op de bedoelde betekeningen, in rechte te vertegenwoordigen.

Deze precisering geldt echter enkel voor de toepassing van artikel 34 Ger.W. Ook deze bepaling heeft niet tot gevolg dat de schipper van een binnenschip of een ander vaartuig als dusdanig gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid verkrijgt. Zoals hierboven uitgelegd, is er geen aanleiding om de schipper dergelijke bevoegdheid toe te kennen⁶²¹.

5.268. In § 4 wordt gestipuleerd dat de kapitein wordt geacht zijn verblijfplaats in de zin van artikel 36 van het Gerechtelijk Wetboek te hebben aan boord van het schip, en dat het afschrift van de aan deze verblijfplaats betekende akte ter hand kan worden gesteld van een andere schepeling die zich aan boord ervan bevindt.

Dit bevestigt dat de kapitein steeds, hetzij *qualitate qua*, hetzij persoonlijk, kan worden gedagvaard aan boord van het schip, ook wanneer de betekening niet aan de persoon kan worden gedaan.

⁶²⁰ Zie daarover o.m. reeds *supra*, nrs. 5.88 en 5.92.

⁶²¹ Zie *supra*, nr. 5.182.

5.269. De regel van artikel 38 Ger.W. blijft onveranderd gelden: in bepaalde gevallen kan een afschrift worden achtergelaten aan boord.

B.13. ARTIKEL 5.15. VERJARING

A) WETTEKST

5.270.

Artikel 5.15. Verjaring

Onverminderd andere toepasselijke bepalingen, verjaren vorderingen van de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker en de gezagvoerder in verband met de uitvoering van de in artikel 5.8 bedoelde taken:

1° ingeval de gezagvoerder was verbonden door een scheepsarbeidsovereenkomst, overeenkomstig de daarop toepasselijke verjaringsregels;

2° in andere gevallen, door verloop van twee jaar na het eindigen van de dienst van de gezagvoerder aan boord van het betrokken schip.

B) TOELICHTING

5.271. De voorgestelde bepaling past in het streven om de zeerechtelijke verjaringstermijnen zoveel mogelijk te stroomlijnen⁶²².

5.272. Het bepaalde onder 1° verwijst inz. naar de bijzondere verjaringsregelen opgenomen in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 (art. 59), de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 (art. 77) en de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 (art. 15). Ook de andere bijzondere, in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zelf voorziene scheepvaartrechtelijke verjaringsregels hebben voorrang ("Onverminderd andere toepasselijke bepalingen"). De bijzondere, met de tewerkstelling van gezagvoerders en schepelingen verband houdende verjaringsregels vervat in artikel 270 van de Zeewet dienen niet te worden behouden.

⁶²² Zie daarover Blauwboek 1, 184-185, nrs. 1.222-1.224.

4. AANSPRAKELIJKHEID

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

5.273. De Zeewet bevat specifieke, uit het oude zeerecht voortkomende en hierboven reeds integraal aangehaalde⁶²³ bepalingen over de kapitein en andere gezagvoerders, die zijn opgenomen in een afzonderlijke Afdeling (art. 58-84). Deze artikelen bevatten ook regelen betreffende de aansprakelijkheid van de kapitein.

5.274. Daarnaast is de persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden van de scheepseigenaar in de Zeewet geregeld in artikel 46, § 4, dat werd ingevoegd in 1989. Deze bepaling luidt:

Artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is van toepassing op de persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden van de scheepseigenaar of hulpverlener voor schade, bij de uitvoering van hun arbeidsovereenkomst in dienst van het schip, toegebracht aan de scheepseigenaar of aan derden.

Door artikel 10 van de Wet van 11 april 1989⁶²⁴ is de toepassing van deze bepaling uitgebreid:

1° tot de zeeгаande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar van die vaartuigen is;
2° tot de zeeгаande vaartuigen ingezet voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek.

5.275. M.b.t. aanvaring bepaalt het tweede lid van artikel 253:

De kapitein is niet persoonlijk aansprakelijk, tenzij er zijnerzijds schuld of nalatigheid aanwezig is.

5.276. Zoals hieronder nader toegelicht, zijn een aantal van de voornoemde aansprakelijkheidsregels ingevolge artikel 273 van de Zeewet van toepassing op binnenvaartuigen en op daarmee gelijkgestelde vaartuigen en drijvende tuigen⁶²⁵.

5.277. Voorts moet rekening worden gehouden met diverse niet in de Zeewet opgenomen wettelijke regimes, i.h.b.:

- de specifieke aansprakelijkheidsregels opgenomen in de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936;
- de specifieke aansprakelijkheidsregels opgenomen in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003;
- artikel 49 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007, waarin de principes vervat in artikel 18 van de algemene Arbeidsovereenkomstenwet 1978 zijn overgenomen;
- de Wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen.

⁶²³ Zie *supra*, nr. 5.62.

⁶²⁴ W. 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale akten inzake de zeevaart (BS 6 oktober 1989).

⁶²⁵ Zie *infra*, nr. 5.291.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

- NAAST ELKAAR BESTAAN VAN DIVERSE WETTELIJKE REGELINGEN

5.278. Het aansprakelijkheidsstatuut van de kapitein en de overige bemanningsleden is in de huidige wetgeving op onoverzichtelijke en zelfs inconsistente wijze geregeld. Dit vloeit voort uit het naast elkaar bestaan van verschillende niet op elkaar afgestemde wettelijke regimes.

Hieronder wordt de precieze betekenis van deze regimes nagegaan. Daaruit zal meteen blijken dat niet alleen het gebrek aan onderlinge coördinatie problematisch is, maar ook de interpretatie van de betrokken regelingen elk op zich beschouwd.

- DE OUDE ZEERECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEIDSREGELS VAN DE ZEEWET

5.279. Vooreerst zijn over de aansprakelijkheid van de kapitein bepalingen opgenomen in de Afdeling van de Zeewet over de kapitein. Deze bepalingen, welke zoals vermeld teruggaan op het oude Franse zeerecht⁶²⁶, leggen de kapitein, gezagvoerder of schipper een aansprakelijkheid op voor lichte fout (art. 58), stellen de kapitein uitdrukkelijk aansprakelijk jegens de belanghebbenden bij het schip en de lading in geval van overtreding van specifieke verplichtingen i.v.m. het houden van het scheepsdagboek, het aan boord hebben van de scheepsdocumenten en de persoonlijke aanwezigheid bij het in- en uitvaren van havens (art. 65) en ingeval van vervoer van deklading zonder toestemming (art. 66), en stipuleren dat de aansprakelijkheid van de kapitein slechts ophoudt in geval van bewezen overmacht (art. 67).

Deze oude regeling lokt reeds meer dan een eeuw o.m. de kritiek uit dat ze niet duidelijk maakt in welke mate zij de aansprakelijkheid van de kapitein *qualitate qua* – uiteindelijk dus de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en/of de vervoerder – betreft, dan wel de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein ten opzichte van zijn mandant en/of de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein tegenover derden, waaronder de ladingbelanghebbenden.

Artikel 58 van de Zeewet, dat de kapitein “zelfs” voor lichte tekortkomingen aansprakelijk stelt, betreft volgens de rechtsleer uitsluitend de contractuele aansprakelijkheid van de kapitein tegenover zijn mandant, en bepaalt m.a.w. de contouren van de *actio mandati* van de reder. Jacobs stelde dat derden, zoals ladingbelanghebbenden, tegen de kapitein noch een contractuele rechtsovereenkomst kunnen instellen, noch een buitencontractuele⁶²⁷. Volgens dezelfde auteur wijkt artikel 58 van de Zeewet af van de regeling van de aansprakelijkheid van de lasthebber in artikel 1992 B.W.⁶²⁸, doordat de Zeewet geen onderscheid maakt tussen bezoldigd en onbezoldigd optreden⁶²⁹. Voorts stipte Jacobs aan dat de kapitein zelf geen aansprakelijkheid draagt als aansteller in de zin van artikel 1384 B.W., zelfs niet wanneer hij zelf, overeenkomstig artikel 60 van de Zeewet, de bemanning heeft gekozen⁶³⁰. Smeesters en Winkelmolen van hun kant onderschreven in grote lijnen de zienswijze van Jacobs, maar wezen erop dat de kapitein tegenover derden buitencontractueel aansprakelijk blijft voor fouten begaan buiten de uitvoering

⁶²⁶ Zie *supra*, nr. 5.69.

⁶²⁷ Jacobs I, 132-133, nr. 108.

⁶²⁸ Art. 1992 B.W. luidt:

De lasthebber is niet alleen aansprakelijk voor zijn opzet, maar ook voor zijn schuld in de uitvoering van zijn opdracht.

Niettemin wordt de aansprakelijkheid wegens schuld minder streng toegepast ten aanzien van degene die de lastgeving om niet op zich neemt, dan ten aanzien van hem die daarvoor loon ontvangt.

⁶²⁹ Jacobs I, 134, nr. 108.

⁶³⁰ Jacobs I, 135-138, nr. 110.

van de bevrachtings- of vervoerovereenkomst en zeker ook tegenover derden die niet met de scheepseigenaar hebben gecontracteerd, zoals de slachtoffers van een aanvaring⁶³¹. De Smet scheen in dezelfde richting te redeneren⁶³². Het Hof van Beroep te Antwerpen oordeelde in 1999 dat artikel 58 van de Zeewet “enkel de verantwoordelijkheid regelt van de kapitein ten overstaan van de aansteller en scheepseigenaar/rederij”⁶³³.

5.280. Een bijzonderheid is dat artikel 58 van de Zeewet uitdrukkelijk de aansprakelijkheid regelt van de kapitein, de gezagvoerder en de schipper, terwijl de overige in de Afdeling over de kapitein opgenomen aansprakelijkheidsregelen enkel gelden voor de kapitein van een zeeschip⁶³⁴. Op het eerste gezicht heeft alleen artikel 58 dus een breder toepassingsgebied. Artikel 273, § 1, 2^o van de Zeewet verklaart de artikelen 46, 58 en ook 67 echter van toepassing op “de binnenvaartuigen en op de vaartuigen en drijvende tuigen door de Koning daarmede gelijkgesteld”. De leesbaarheid van het wettelijk regime wordt hierdoor uiteraard niet bevorderd. Zoals hieronder blijkt, wordt de toestand na samenlezing met andere relevante wetsbepalingen overigens nog gecompliceerder⁶³⁵.

5.281. Artikel 59 van de Zeewet, dat bepaalt dat de kapitein aansprakelijk is voor de goederen waarvan hij het vervoer op zich neemt, en dat hij een cognossement moet afgeven, bevindt zich in de Zeewet op een bevreemdende plaats⁶³⁶. Het betreft in wezen de relatie tussen de vervoerder en de ladingbelanghebbenden, maar maakt desalniettemin deel uit van het Hoofdstuk van de Zeewet dat het opschrift “De bemanning” draagt⁶³⁷. Ten tweede suggereert de wettekst ten onrechte dat de kapitein i.v.m. de vervoerde lading persoonlijke aansprakelijkheid op zich neemt. Jacobs insisterde dat de wetgever slechts de aansprakelijkheid van de vervoerder beoogde te regelen, en geenszins een contractuele band tussen de kapitein en de ladingbelanghebbenden in het leven wenste te roepen⁶³⁸. Ten derde is de wettekst moeilijk verenigbaar met en alleszins niet afgestemd op artikel 91, dat de omzetting is van de Regelen van Den Haag, en de afgifte van een cognossement alleen oplegt op verzoek van de afzender (art. 91.A, § 3, 3^o)⁶³⁹.

5.282. Analoge kritiek dringt zich op m.b.t. artikel 65 van de Zeewet, dat de kapitein jegens de belanghebbenden bij het schip en de lading uitdrukkelijk aansprakelijk stelt in geval van overtreding van de bijzondere, in voorgaande artikelen beschreven verplichtingen i.v.m. het houden van het scheepsdagboek (art. 61), het aan boord hebben van de scheepsdocumenten (art. 63) en de persoonlijke aanwezigheid bij het in- en uitvaren van havens (art. 64). Volgens Jacobs verstaat de wetgever het begrip kapitein hier in twee onderscheiden betekenissen: het artikel vestigt een persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein jegens de belanghebbenden bij het schip, en een aansprakelijkheid van de kapitein *qualitate qua* ten overstaan van de belanghebbenden bij de lading. Jacobs gewaagde in dit verband van een “bizarrerie”⁶⁴⁰. Smeesters en Winkelmolen kantten zich nadrukkelijk tegen deze zienswijze omdat de wetgever i.v.m. deze basisverplichtingen, die overigens alleen de kapitein moet nakomen, op deze laatste doelbewust een persoonlijke aansprakelijkheid wilde doen rusten. Volgens hen gaat het om een “pénalité

⁶³¹ Zie Smeesters-Winkelmolen I, 316-325, nrs. 213-218.

⁶³² Zie De Smet I, 109-111, nr. 83.

⁶³³ Antwerpen, 15 februari 1999, N.V. Rederij Ringoot / de Kapitein van het ms “Titan” c.s., 1996/AR/313.

⁶³⁴ Zie *supra*, nr. 5.118.

⁶³⁵ Zie *infra*, nr. 5.291.

⁶³⁶ Zie reeds *supra*, nrs. 5.70-5.71.

⁶³⁷ Zie reeds Blauwboek 1, 202, nr. 1.248. Het artikel gaat terug op art. 222 van de *Code de commerce*, dat daar evenzo in de Titel over de kapitein was opgenomen. Nog verder terug correspondeert de bepaling met art. 9 van Titel I van Boek II van de *Ordonnance*.

⁶³⁸ Zie Jacobs I, 142-143, nr. 115; in dezelfde zin bijv. Beltjens IV, 264-265, Art. 59, nr. 1-2.

⁶³⁹ Zie ook reeds Blauwboek 1, 109, nr. 1.99 en voorts Blauwboek 6.

⁶⁴⁰ Jacobs I, 170, nr. 136.

civile qui pèse sur le capitaine infidèle”. De auteurs sloten zich aan bij Hennebicq die eerder reeds had gesteld dat het gaat om dwingende verplichtingen waaromtrent de kapitein verantwoordelijkheid draagt tegenover de nautische gemeenschap⁶⁴¹. Deze visie vindt bevestiging in het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij (art. 59), dat niet-naleving van deze verplichtingen in hoofde van de kapitein strafbaar stelt. Wat er ook van zij, de tekst van artikel 65 van de Zeewet biedt zelf onvoldoende klaarheid.

5.283. Als voorbijgestreefd kan ook artikel 74 van de Zeewet worden beschouwd. Daarin wordt bepaald dat de kapitein die voor een reis wordt aangenomen, gehouden is ze te volbrengen “op straffe van vergoeding van alle kosten en alle schade aan de eigenaars en de bevrachters”. Vooreerst erop gewezen te worden gewezen dat het niet volbrengen van de reis voor de kapitein in bepaalde gevallen arbeids-, tucht- zowel als strafrechtelijke gevolgen kan hebben⁶⁴². Een recht op schadevergoeding toekennen aan de ladingeigenaars is niet in lijn te brengen met de hieronder besproken tendens naar een gelijkschakeling van het aansprakelijkheidstatuut van de kapitein met dat van de gemeenrechtelijke werknemer⁶⁴³. Bovendien is de kwestie, wat de verhouding tussen werkgever en werknemer betreft, inmiddels specifiek geregeld in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 (art. 55) zowel als in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 (art. 75). Om deze redenen kan hier reeds tussentijds worden besloten dat de bedoelde specifieke aansprakelijkheidsregeling niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek dient te worden hernomen.

5.284. De besproken oude zeerechtbepalingen maken niet duidelijk of ze in de relatie tussen de kapitein en de reder van aanvullend dan wel dwingend recht zijn. Volgens auteurs als De Smet zou de arbeidsovereenkomst tussen de reder en de kapitein deze laatste kunnen ontheffen van zijn aansprakelijkheid voor fouten bij het commercieel beheer⁶⁴⁴. De Zeewet bevestigt dit niet. Een afwijkingsmogelijkheid aannemen wringt met de latere wettelijke regeling van de aansprakelijkheid van de kapitein als werknemer, die hieronder wordt besproken.

5.285. Wat betreft de aansprakelijkheid tegenover derden waaronder de ladingbelanghebbenden, stelt de rechtsleer voorts dat de aansprakelijkheid van de kapitein wegens overtreding van de artikelen 61, 63, 64, 66 en overigens ook van de artikelen 74 en 77 op de kapitein een – weerlegbaar – vermoeden van aansprakelijkheid doet rusten⁶⁴⁵. Deze strenge interpretatie doet het aansprakelijkheidsregime van de Zeewet des te sterker contrasteren met het gemeenrechtelijke regime voor werknemers, dat de wetgever inmiddels ook op de kapitein beoogde toepasselijk te verklaren.

5.286. Op het ontbreken van een duidelijke IPR-regeling in de Afdeling van de Zeewet betreffende de kapitein werd hierboven reeds gewezen⁶⁴⁶. Heden rijst vooral de vraag of alle aansprakelijkheidsvorderingen tegen de kapitein worden gevat door de Rome I- en Rome II-Verordeningen⁶⁴⁷.

- SPECIFIEKE AANSPRAKELIJKHEIDSREGEL VAN DE ZEEWET M.B.T. AANVARINGEN

5.287. Zoals gezien bepaalt artikel 253 van de Zeewet dat de kapitein bij aanvaring niet persoonlijk aansprakelijk is, tenzij er zijnerzijds schuld of nalatigheid aanwezig is. Deze regel werd

⁶⁴¹ Zie Smeesters-Winkelmolen I, 325-330, nrs. 221-224 en voorts Hennebicq II.I, 331-332, nrs. 309-310; vgl. De Smet I, 110, nr. 83.

⁶⁴² Wat de strafrechtelijke gevolgen betreft, zie inz. art. 64 Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij.

⁶⁴³ Zie *infra*, nrs. 5.289 e.v.

⁶⁴⁴ De Smet I, 109, nr. 83.

⁶⁴⁵ Zie De Smet I, 110, nr. 83.

⁶⁴⁶ Zie *supra*, nr. 5.127.

⁶⁴⁷ Vgl. *infra*, nr. 5.312.

in de Zeewet van 1879 opgenomen naar Frans voorbeeld. Hij werd geacht te stroken met de billijkheid en met de algemene regels inzake de aansprakelijkheid van de kapitein⁶⁴⁸. In het later tot stand gekomen Aanvaringsverdrag 1910 werd m.b.t. de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein geen regeling opgenomen.

5.288. Ingevolge artikel 278 van de Zeewet is artikel 253 van overeenkomstige toepassing op binnenschepen.

- VERWIJZING NAAR ARTIKEL 18 VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMSTENWET IN ARTIKEL 46, § 4 VAN DE ZEEWET

5.289. Zoals gezien is de persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden van de scheepseigenaar in de Zeewet geregeld in artikel 46, § 4, dat bepaalt dat artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet van toepassing is op

de persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden van de scheepseigenaar of hulpverlener voor schade, bij de uitvoering van hun arbeidsovereenkomst in dienst van het schip, toegebracht aan de scheepseigenaar of aan derden.

Bedoeld artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet bepaalt:

Ingeval de werknemer bij de uitvoering van zijn overeenkomst de werkgever of derden schade berokkent, is hij enkel aansprakelijk voor zijn bedrog en zijn zware schuld.

Voor lichte schuld is hij enkel aansprakelijk als die bij hem eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt.

Op straffe van nietigheid mag niet worden afgeweken van de bij het eerste en het tweede lid vastgestelde aansprakelijkheid, tenzij, en alleen wat de aansprakelijkheid tegenover de werkgever betreft, bij een door de Koning algemeen verbindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst.

De werkgever kan de vergoedingen en de schadeloosstellingen die hem krachtens dit artikel verschuldigd zijn en die na de feiten met de werknemer zijn overeengekomen of door de rechter vastgesteld, op het loon inhouden in de voorwaarden als bepaald bij artikel 23 van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers.

De Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp geeft i.v.m. artikel 46, § 4 van de Zeewet de volgende uitleg:

De vierde paragraaf is noodzakelijk omdat de wetten die de arbeidsovereenkomst van de personen in dienst van het schip regelen geen gelijkaardige bepaling bevatten. Voortaan zullen de personen in dienst van het schip of vaartuig – wat hun aansprakelijkheid tegenover hun werkgever en derden betreft voor de fouten begaan bij de uitoefening van hun taak – op dezelfde wijze behandeld worden als de overige werknemers die onder de wet van 1978 op de arbeidsovereenkomst vallen⁶⁴⁹.

5.290. Het merendeel van de Belgische rechtsgeleerden neemt terecht aan dat artikel 46, § 4 van de Zeewet niet onverenigbaar is met het LLMC-Verdrag, dat niet alleen de scheepseigenaar, maar ook diens ondergeschikten het recht geeft om de in het Verdrag beschreven aansprakelijkheidsbeperking in te roepen⁶⁵⁰. Het Verdrag beoogde immers niet de grondslag van de aansprakelijkheid van de ondergeschikten zelf te regelen.

⁶⁴⁸ *Parl.St.*, Kamer, 1874-75, nr. 238, 44.

⁶⁴⁹ *Parl.St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 536/1, 6.

⁶⁵⁰ Zie o.m. Delwaide-Blockx TBH 1991, 973-974, nr. 139; Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verbindingen in de koopvaardij*, Brussel, Larcier, 2001, 103-104, nr. 130; Van de Velde, J., “Is het nieuwe artikel 46, § 4 Belgische Zeewet onverenigbaar met artikel 1, lid 4 van het verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid voor zeevorderingen?”,

5.291. Ingevolge 273, § 1, 2° van de Zeewet is het gehele artikel 46 van de Zeewet mede van toepassing op “de binnenvaartuigen” en op “de vaartuigen en drijvende tuigen door de Koning daarmee gelijkgesteld”.

De regeling verbeterde het statuut van de zetschipper, die vroeger niet tot aansprakelijkheidsbeperking gerechtigd was, en in de praktijk herhaaldelijk werd aangesproken⁶⁵¹.

Vreemd genoeg gebruikte de wetgever in 1989 de term *binnenvaarttuig* i.p.v. het elders in de Zeewet bezigde, en in artikel 271 ook specifiek gedefinieerde begrip *binnenschip*⁶⁵².

Een andere moeilijkheid is dat er met het oog op de toepassing van artikel 46, § 4 strikt genomen helemaal geen gelijkstelling van andere tuigen met “binnenvaartuigen” werd doorgevoerd. In het Koninklijk Besluit van 24 november 1989 “betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart”⁶⁵³ werd dergelijke gelijkstelling alleen uitgewerkt voor de toepassing van de bepalingen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar⁶⁵⁴.

De toepasselijkheid van artikel 46, § 4 op andere vaartuigen dan zeeschepen in de zin van artikel 1 van de Zeewet is dus geregeld op problematische wijze.

5.292. Voorts volgt uit artikel 10 van de Wet van 11 april 1989 dat artikel 46 van de Zeewet ook van toepassing is op “de zeegaande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar van die vaartuigen is”, en op “de zeegaande vaartuigen ingezet voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek”⁶⁵⁵.

In dit verband moet worden opgemerkt dat artikel 46, § 4 van de Zeewet er expliciet van uitgaat dat de erin genoemde aangestelden van de scheepseigenaar zijn tewerkgesteld op grond van een arbeidsovereenkomst. Niet door een arbeidsovereenkomst verbonden personeelsleden actief aan boord van een overheidsvaartuig vallen dus niet onder het artikel. Het resultaat van de door de wetgever in 1989 beoogde gelijkstelling van overheidsvaartuigen met commerciële schepen moet dus worden gerelativeerd.

5.293. Waarschijnlijk moet worden besloten dat artikel 46, § 4 van de Zeewet ook de persoonlijke aansprakelijkheid van de zeevissers blijft beheersen. De Wet Arbeidsovereenkomst Zeevisserij uit 2003 bepaalt weliswaar dat “[d]e beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars zoals bedoeld in de artikelen 46 en volgende van Boek II, Titel II van het Wetboek van Koophandel” niet van toepassing is op “de schuldvorderingen welke voor de zeevisser voortvloeien uit de bepalingen van deze wet” (art. 50), maar deze uitsluiting treft niet de persoonlijke aansprakelijkheid van de zeevissers en lijkt geen invloed te hebben op de gelding van artikel 46, § 4 van de Zeewet. De Wet Arbeidsovereenkomst Zeevisserij 2003 bevat alleszins geen eigen regeling m.b.t. de persoonlijke aansprakelijkheid van de zeevissers. Bij de totstandkoming van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 heeft de Raad van State, die geen aandacht

EVR 1990, 395-405; anders Tricot, L., “Het zeerecht morgen”, *RW* 1987-88, (1417), 1419, nr. 4; over het LLMC-Verdrag, zie nader Blauwboek 4.

⁶⁵¹ De Decker, M., “De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. De Wet van 11 april 1989”, *TBH* 1991, (95), 109, nr. 18.

⁶⁵² Zie nader Blauwboek 3.

⁶⁵³ *BS* 1 december 1989, err. *BS* 8 december 1990.

⁶⁵⁴ Zie de passage “voor de toepassing van de artikelen 2 en 3” in art. 1, § 1 en voorts de inhoud van de bedoelde art. 2 en 3, waarin de materie geregeld in art. 46, § 4 niet aan de orde is.

⁶⁵⁵ Zie reeds *supra*, nr. 5.274.

besteedde aan het reeds bestaande artikel 46, § 4 van de Zeewet, er nochtans op aangedrongen om de aan de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 een analoge bepaling toe te voegen. De Raad merkte op:

Artikel 21 van het ontwerp bevat een regeling inzake de beperkte aansprakelijkheid van de zeelieden welke niet voorkomt in de wet van 3 mei 2003 met betrekking tot de zeevissers. De Raad van State, afdeling wetgeving, ziet op het eerste gezicht niet welke elementen dit verschil in behandeling op deugdelijke wijze kunnen verantwoorden. Het staat aan de stellers van het ontwerp op dit punt een deugdelijke verantwoording op te nemen in de memorie van toelichting. Zo dergelijke verantwoording niet voorhanden is, dient de bijzondere aansprakelijkheidsregeling uit het ontwerp te worden weggelaten of moet in de wet van 3 mei 2003 ten aanzien van de zeevissers een gelijkaardige regeling worden ingevoegd, dit ten einde voornoemde, niet deugdelijk te verantwoorden ongelijke behandeling ongedaan te maken⁶⁵⁶.

Hoe dan ook moet tussentijds worden besloten dat het toepassingsgebied van artikel 46, § 4 van de Zeewet wat betreft het type vaartuigen op onoverzichtelijke wijze geregeld is.

5.294. Steeds wat het toepassingsgebied betreft, springen overigens nog enkele andere moeilijkheden in het oog.

Zo maakt artikel 46, § 4 van de Zeewet niet duidelijk of het ook de persoonlijke aansprakelijkheid van specifiek de kapitein beoogt te regelen, zoals die vanouds is geregeld in de reeds besproken Afdeling van het wetboek over de kapitein⁶⁵⁷ en in het artikel 253 betreffende aanvaringen⁶⁵⁸. De bepalingen van die Afdeling zijn bij de voorbereiding van de Wet van 11 april 1989 blijkbaar niet ter sprake gekomen. Artikel 46, § 4 van de Zeewet gewaagt in algemene zin van de “aangestelden” van de scheepseigenaar. Een kapitein kan daar uiteraard onder vallen, maar gelet op de speciale behandeling van de kapitein in § 2 van het wetsartikel, ware een explicitering nuttig geweest.

Voorts zou men kunnen argumenteren dat artikel 46, § 4 van de Zeewet niet geldt wanneer de kapitein handelt als – wettelijke of contractuele – lasthebber⁶⁵⁹. Men zou m.n. kunnen stellen dat de kapitein dan niet handelt “bij de uitvoering van [zijn] arbeidsovereenkomst” in de zin van het artikel. Dergelijke uitlegging zou in lijn liggen met de vaststelling dat de wetgever in 1989 geen wijziging heeft gebracht in de oude zeerechtelijke aansprakelijkheidsregelen, die deels verband houden met de commerciële functies van de kapitein.

Een eventuele uitbreiding van het toepassingsgebied van artikel 46, § 4 tot niet als werknemer optredende gezagvoerders (bijv. een kapitein/scheepsmede-eigenaar, een eigenschipper of de “gezagvoerder” van een pleziervaartuig) is blijkbaar nooit aan de orde geweest. Dergelijke gelijkstelling zou overigens andere weer discriminaties met zich brengen, waaronder één tussen soorten schadeveroorzakers onder het gemeen recht en, in het scheepvaartrecht, één tussen soorten scheepseigenaars, en is dan ook niet gewenst.

5.295. Een derde knelpunt bij de bepaling van het exacte toepassingsgebied van artikel 46, § 4 is dat de wettekst het alleen heeft over de persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden “van de scheepseigenaar”. Dit kan op het eerste gezicht moeilijk anders worden gelezen dan als een uitsluiting uit het toepassingsgebied van de aangestelden van niet-scheepseigenaars, zoals rompbevrachters. Artikel 54 van de Zeewet, dat is opgenomen in Afdeling 6 van Hoofdstuk I

⁶⁵⁶ *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 119.

⁶⁵⁷ Zie *supra*, nrs. 5.279 e.v.

⁶⁵⁸ Zie *supra*, nr. 5.287.

⁶⁵⁹ Over de weliswaar niet evidente kwalificatie van de kapitein als lasthebber, zie *supra*, nr. 5.72.

van Titel II, welke het opschrift “Algemene bepalingen” draagt, bepaalt echter dat de term scheepseigenaar moet worden verstaan in de betekenis die hij heeft in het LLMC-Verdrag. Artikel 1.2 van dit Verdrag bepaalt dat onder scheepseigenaar wordt verstaan “de eigenaar, de bevrachter en de beheerder van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd”. Daaruit volgt dat artikel 46, § 4 ook de aansprakelijkheid regelt van schepelingen die niet door de scheepseigenaar zijn aangesteld. De noodzaak om verschillende bepalingen samen te lezen maakt de wetgeving alleszins weinig transparant.

5.296. De rechtsleer heeft erop gewezen dat artikel 46, § 3 van de Zeewet ten onrechte suggereert dat de loods eveneens een aangestelde van de scheepseigenaar is⁶⁶⁰. Artikel 46, § 4 van de Zeewet regelt alleszins niet de persoonlijke aansprakelijkheid van de loods. Deze wordt beheerst door artikel 3*bis* van de Loodswet.

5.297. Nog een ander knelpunt is dat artikel 46, § 4 in de Zeewet is ingevoegd op een ongelukkige plaats. De bepaling maakt deel uit van Afdeling 1 van Hoofdstuk I van Titel II van de Zeewet, die de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars betreft. In realiteit betreft artikel 46, § 4 geenszins de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars, maar de persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden. De regeling had dus moeten worden toegevoegd aan de relevante Afdelingen 1 en 2 van het Hoofdstuk II (of aan de aan deze Afdelingen gemeenschappelijke bepaling), dat het statuut van de bemanning regelt, en waarvan Afdeling 1 zoals gezien reeds bepalingen over de aansprakelijkheid van de kapitein bevat. De invoering van artikel 46, § 4 in een minder voor de hand liggende Afdeling verklaart mede het huidige gebrek aan coördinatie van de relevante wetsbepalingen.

5.298. De opname in 1989 van de nieuwe wettelijke regel i.v.m. de persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden van de scheepseigenaar in de Zeewet, en niet in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928, heeft als gevolg gehad dat deze nieuwe regel aan de aandacht van verschillende arbeidsrechtsspecialisten is ontsnapt. Ook na de wetwijziging werd in diverse commentaren bij artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet ten onrechte geponeerd dat deze laatste bepaling niet van toepassing is op werknemers in de zeevaart en de binnenvaart⁶⁶¹. Deze foutieve inschatting door specialisten van de materie illustreert dat het huidige gebrek aan coördinatie van de relevante regelgeving rechtsonzekerheid kan veroorzaken.

- SPECIFIEKE AANSPRAKELIJKHEIDSREGELINGEN IN DE
ARBEIDSOVEREENKOMSTENWET BINNENVAART 1936

5.299. De Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 bevat de volgende bijzondere aansprakelijkheidsregelingen:

Artikel 15

Het is de aangeworvene verboden voor eigen rekening goederen in te laden, zonder uitdrukkelijke machtiging van de reder of dezes vertegenwoordiger.

De aangeworvene is, met het oog op het in- en uitklaren bij de tolburelen, gehouden aan de reder of dezes vertegenwoordiger kennis te geven van de juiste aard en de juiste hoeveelheid van de artikelen voor eigen verbruik die in zijn bezit zijn.

⁶⁶⁰ Zie nader Blauwboek 4.

⁶⁶¹ Zie bijv. Cuypers, D., “De aansprakelijkheid van de werknemer”, *Oriëntatie*, 1992, (253), 257; De Jaegere, Ph., “De aansprakelijkheid van de werknemer t.a.v. derden in het licht van artikel 18 van de Wet betreffende de arbeidsovereenkomsten”, in Vanachter, O. (ed.), *Arbeidsrecht. Een confrontatie tussen theorie en praktijk*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 1993, (263), 268; Swinnen, J., “Aansprakelijkheid werknemers voor schade aan werkgever of derden”, *Personeelszaken*, 2002, nr. 7, (27), 28; zie ook Humblet, P. e.a., *Synopsis van het Belgisch arbeidsrecht*, Antwerpen/Groningen, Intersentia, 2002, 106, nr. 163 (m.b.t. binnenschippers).

De aangeworvene die het bepaalde onder de eerste alinea hiervoren overtreedt, is aansprakelijk voor alle fiskale geldboeten of straffen, door het binnenschip uit dien hoofde opgelopen, zulks onverminderd het recht van de reder of dezes vertegenwoordiger om de voorwerpen of koopwaren te vernietigen, welke hij poogt te smokkelen.

Artikel 31

De partij die buiten het bestaan van een wettige reden de overeenkomst verbreekt, zonder ze op te zeggen of vóór het verstrijken van de opzeggingstermijn, is gehouden aan de andere partij schadevergoeding te betalen ten bedrage van het gehele loon lopende hetzij over de opzeggingstermijn, hetzij over het nog resterend gedeelte van die termijn.

N.a.v. de latere invoering van het huidige artikel 46, § 4 van de Zeewet werden de aangehaalde bepalingen niet aangepast.

- SPECIFIEKE AANSPRAKELIJKHEIDSREGELINGEN IN DE ARBEIDSOVEREENKOMSTENWET ZEEVISSERIJ 2003

5.300. In de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 komen diverse specifieke bepalingen m.b.t. boetes en schadegevallen voor:

Artikel 18

§ 1. Het is de zeevisser verboden, tenzij schriftelijke toestemming van de reder of zijn gemachtigde, goederen voor eigen rekening aan boord van het vissersschip te vervoeren.

§ 2. Het is de zeevisser verboden om alcoholische, verdovende of hallucinatie verwekkende stoffen aan boord te hebben, al dan niet voor eigen gebruik.

§ 3. Het bepaalde in de vorige paragraaf heeft geen betrekking op licht alcoholische dranken, die als normaal kunnen worden beschouwd volgens de duur van de geplande zeereis en het aantal bemanningsleden.

§ 4. De zeevisser die de bepalingen van dit artikel overtreedt, is aansprakelijk voor alle schade, fiscale geldboeten of straffen door het vissersschip daardoor opgelopen, onverminderd het recht van de schipper om dergelijke stoffen in beslag te nemen of te vernietigen.

Artikel 19

De zeevisser moet behoorlijk zorg dragen voor alle instrumenten, machines en voorwerpen die hem door de reder voor de uitoefening van zijn functie ter beschikking worden gesteld. In geval van duidelijke vrijwillige vernieling of beschadiging is hij tegenover de reder tot schadeloosstelling gehouden.

Artikel 56

Met uitzondering van de boetes wegens inbreuken op de verkeersreglementering zijn zowel de strafrechtelijke als administratieve boetes met betrekking tot het vissersschip, ten laste van de reder. Deze kan zich op de schipper verhalen indien hij bewijst dat de schipper het misdrijf opzettelijk heeft begaan of een zware fout heeft gemaakt.

Artikel 63

De reder is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboeten waartoe zijn aangestelden of lasthebbers zijn veroordeeld.

Artikel 18, § 4 werd in de Memorie van Toelichting als volgt uitgelegd:

Indien een schip wegens de aanwezigheid aan boord van verboden producten (bv. drugs) in een haven wordt opgehouden of indien er een geldboete moet worden betaald of indien het schip op een andere manier schade

*heeft geleden, dan zal de betrokken zeevisser gehouden zijn de schade te vergoeden, daaronder ook begrepen het zogenaamde visverlet*⁶⁶².

Artikel 56 kreeg in de Memorie de volgende verantwoording:

Wanneer met betrekking tot het schip een administratieve of strafrechtelijke boete wordt opgelegd, dan is deze ten laste van de reder. Dit kan voorkomen wegens allerlei redenen: vissen in verboden of gesloten gebieden, netten met een te kleine maaswijdte, ondermaatse vis aan boord hebben, teveel bijvangst aan boord hebben, het niet juist opgeven van de hoeveelheid gevangen vis enz... Sommige rederijen verhalen deze boetes (die aanzienlijk kunnen oplopen) op het loon van de schipper met het argument dat hij de beslissing heeft genomen welke aanleiding heeft gegeven tot de boete.

De meeste van die overtredingen geschieden echter ofwel op bevel van de reder ofwel minstens met zijn medeweten. Het is dus normaal dat deze als werkgever de boetes betaalt, veroorzaakt door zijn schipper / werknemer. Bovendien bepaalt zowel het nationaal als het internationaal zeerecht dat de kapitein (of schipper) in het buitenland de vertegenwoordiger is van de reder. Deze kan zich echter op de schipper verhalen indien hij kan bewijzen dat deze de inbreuk opzettelijk heeft begaan of dat hij een zware fout heeft gemaakt.

*De boetes met betrekking tot de verkeersreglementering op zee blijven echter ten laste van de schipper omdat deze verantwoordelijk is voor de navigatie van het schip. Die boetes kunnen betrekking hebben op het niet varen in de voorgeschreven verkeersbanen, het niet voeren van de vereiste lichten en dagmerken, het niet tijdig uitwijken, het niet houden van radiowacht, het niet geven van voorgeschreven seinen e.d.*⁶⁶³

In de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 komen geen analoge bepalingen voor. Anderzijds is in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 geen bepaling hernomen naar het model van artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978. Aan de mogelijke toepasselijkheid van artikel 46, § 4 van de Zeewet werd tijdens de voorbereiding van de Wet van 2003 blijkbaar geen aandacht gegeven.

- HERNEMING VAN HET GEMEENRECHTELIJK AANSPRAKELIJKHEIDSTATUUT VAN WERKNEMERS IN DE ARBEIDSOVEREENKOMSTENWET ZEESCHEPEN 2007

5.301. Artikel 49 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 bepaalt:

Ingeval de zeeman bij de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst de reder of derden schade berokkent, is hij enkel aansprakelijk voor zijn opzettelijke fout en zijn zware fout.

Voor lichte fout is hij enkel aansprakelijk als die bij hem eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt.

Er kan, op straffe van nietigheid, enkel worden afgeweken van de bij het eerste en het tweede lid vastgestelde aansprakelijkheid wat de aansprakelijkheid tegenover de reder betreft. Deze afwijking moet het voorwerp uitmaken van een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard.

De reder kan de vergoedingen en de schadeloosstellingen die hem krachtens dit artikel verschuldigd zijn en die na de feiten met de zeeman zijn overeengekomen of door de rechter zijn vastgesteld, op het loon inhouden onder de voorwaarden bepaald bij artikel 23 van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers.

5.302. De relatie van deze laatste wetsbepaling tot de oude zeerechtbepalingen vervat in de artikelen 59 e.v. van de Zeewet en tot het recentere, zonet besproken artikel 46, § 4 van de Zeewet, wordt in de wettekst nergens duidelijk gemaakt.

⁶⁶² *Parl.St.*, Kamer, 2001-02, nr. 1728/001, 18.

⁶⁶³ *Parl.St.*, Kamer, 2001-02, nr. 1728/001, 31-32.

In de Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp werd de invoering van de nieuwe regeling als volgt verklaard:

Dit artikel voert de klassieke regeling in m.b.t. de beperking van de aansprakelijkheid van de werknemer bij de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst. Dergelijke regeling is niet aanwezig in de bestaande wet van 5 juni 1928, wat een lacune vormt op het vlak van de bescherming van de zee-man.

Teneinde de gelijke behandeling te garanderen van zeevarenden met gewone werknemers dient te worden voorzien in een beperking van de werknemersaansprakelijkheid van de zeevarende, des te meer omdat schadeverwekkende handelingen in de koopvaardij grote geldelijke gevolgen kunnen hebben die voor een individuele werknemer moeilijk te dragen zijn.

De regeling die wordt ingevoerd is dezelfde als die welke geldt in het kader van artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten. Zij moet derhalve op dezelfde manier worden geïnterpreteerd als in het kader van die wet⁶⁶⁴.

Deze toelichting schenkt uiteraard geen bevrediging. De wetgever is kennelijk voorbij gegaan aan het bestaan van de expliciete bepaling over de aansprakelijkheid van de kapitein en de bemanning opgenomen in artikel 46, § 4 van de Zeewet. De zogenaamde wettelijke lacune werd zoals uitgelegd reeds in 1989 opgevuld, en bij die gelegenheid was meteen een oplossing gerealiseerd voor het probleem van de ongelijke behandeling van zeevarenden en andere werknemers.

5.303. Overigens vertoont de formulering van de in 2007 ingevoerde regeling enkele verschillen met die van artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet, dat zoals gezien van toepassing is ingevolge het artikel 46, § 4 van de Zeewet. Zo is in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 sprake van “opzettelijke fout” i.p.v. “bedrog”, en van “zware fout” en “lichte fout” i.p.v. “zware schuld” resp. “lichte schuld”. Deze terminologische verschillen volgen uit het advies van de Raad van State⁶⁶⁵ en lijken geen inhoudelijke implicaties te hebben.

5.304. Belangrijker verschillen zijn merkbaar in de omschrijving van het toepassingsgebied van beide regelingen.

Vooreerst is de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 alleen van toepassing op werknemers aan boord van koopvaardij-schepen en andere met winstbejag geëxploiteerde schepen⁶⁶⁶, terwijl artikel 46, § 4 van de Zeewet, zoals uitgelegd, een veel ruimer geldingsbereik heeft en ook van toepassing is op arbeid aan boord van binnenschepen, overheidsschepen en pleziervaartuigen⁶⁶⁷.

Ten tweede is de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 2007 alleen van toepassing op arbeid aan boord van Belgische schepen⁶⁶⁸. Of artikel 46, § 4 van de Zeewet ook geldt voor werknemers aan boord van buitenlandse schepen, wordt in de wettekst niet duidelijk gemaakt. Volgens bepaalde rechtsleer en rechtspraak is artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet ook van toepassing op schadegevallen die in België worden veroorzaakt door personen tewerkgesteld onder een arbeidsovereenkomst naar buitenlands recht⁶⁶⁹. Heden moet allicht worden aangenomen dat de

⁶⁶⁴ *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 45.

⁶⁶⁵ *Parl.St.*, Kamer, 2006-07, nr. 3067/001, 45; voor de relevante passage uit het advies, zie *ibid.*, 121.

⁶⁶⁶ Zie *supra*, nr. 5.16.

⁶⁶⁷ Zie *supra*, nr. 5.292.

⁶⁶⁸ Zie *supra*, nrs. 5.17 e.v.

⁶⁶⁹ Zie o.m. Antwerpen, 8 november 1989, RGAR 1991, nr. 11763; Fry, A., “Responsabilité du travailleur: l’employeur entre le marteau et l’enclume”, in Claeyss & Engels, *De Arbeidsovereenkomstenwet na 30 jaar... anders bekeken*, Brussel/Gent, De Boeck/Larcier, 2008, (81), 84; Vander Elst, R., noot onder Antwerpen, 8 november 1989, RGAR 1991, nr. 11763; Verhaegen, E., “De aansprakelijkheid van werknemers voor schade aan de werkgever of aan derden”, *P & O praktijkblad*, 2009, nr. 1, (4), 5; vgl. echter De Jaegere, Ph., “De aansprakelijkheid van de werknemer

aansprakelijkheid van de werknemer tegenover de werkgever wordt beheerst door het recht dat overeenkomstig de Rome I-Verordening van toepassing is op de individuele arbeidsovereenkomst, met dien verstande dat de Belgische scheepsarbeidsovereenkomstenwetten ook in dat verband allicht moeten worden beschouwd als regels van bijzonder dwingend recht⁶⁷⁰. De aansprakelijkheid van de werknemer tegenover derden valt onder het recht dat van toepassing is overeenkomstig de Rome II-Verordening; ook in dat verband moet logischerwijze worden uitgegaan van het statuut van bedoelde specifieke wetsbepalingen als regels van bijzonder dwingend recht. Of artikel 46, § 4 van de Zeewet dergelijk statuut kan worden toegemeten, is echter niet duidelijk. Artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet, waarnaar het verwijst, wordt in de context van het IPR alleszins als een imperatieve wetsbepaling beschouwd⁶⁷¹.

Er is overigens geen indicatie dat het verschil in toepassingsgebied de reden was waarom de reeds in artikel 46, § 4 van de Zeewet opgenomen principes in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 werden herhaald.

5.305. Het gebrek aan coördinatie tussen de recentere algemene aansprakelijkheidsregelen vervat in artikel 46, § 4 van de Zeewet en in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 2007 enerzijds, en de oude zeerechtelijke aansprakelijkheidsregelen voor de kapitein opgenomen in de Zeewet anderzijds komt ook tot uiting in de regel dat eerstgenoemde regels van dwingend recht zijn⁶⁷², en de laatstgenoemde wellicht – minstens gedeeltelijk – van aanvullend recht.

5.306. Ook t.a.v. de in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 opgenomen aansprakelijkheidsregeling zou kunnen worden geargumenteed dat zij niet geldt wanneer de kapitein handelt als lasthebber⁶⁷³. Deze kwestie is alleszins een potentiële bron van betwisting.

5.307. De beschreven wettelijke regelingen besteden geen aandacht aan de aansprakelijkheid van de kapitein – en van de reder – voor fouten begaan bij de uitoefening door eerstgenoemde van zijn wettelijke functies als vertegenwoordiger van de overheid (als tuchtrechtelijke overheid, als officier van gerechtelijke politie, als ambtenaar van de burgerlijke stand of als “notaris” voor wie zeetestamenten kunnen worden verleden). De rechtsleer oppert dat de reder ter zake geen aansprakelijkheid draagt en dat, naast de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein, deze van de Belgische Staat in het gedrang kan komen⁶⁷⁴. De hieronder besproken Wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen⁶⁷⁵ lijkt deze kwestie niet op te lossen, aangezien hij, blijkens diverse bepalingen

t.a.v. derden in het licht van artikel 18 van de Wet betreffende de arbeidsovereenkomsten”, in Vanachter, O. (ed.), *Arbeidsrecht. Een confrontatie tussen theorie en praktijk*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 1993, (263), 269-270.

⁶⁷⁰ Zie *supra*, nrs. 5.21-5.22.

⁶⁷¹ Erauw, J., *Internationaal privaatrecht*, Mechelen, Kluwer, 2009, 700, nr. 619.

⁶⁷² Zie o.m., m.b.t. art. 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet, Claes, M., *De plichten van werknemer en werkgever*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2000, 44-45, nr. 41; Colens, A. en Colens, M., *Le contrat d'emploi*, Brussel, Larcier, 1980, 87, nr. 48; Cuypers, D., “De aansprakelijkheid van de werknemer”, *Oriëntatie*, 1992, (253), 256; Fry, A., “Responsabilité du travailleur: l'employeur entre le marteau et l'enclume”, in Claes & Engels, *De Arbeidsovereenkomstenwet na 30 jaar... anders bekeken*, Brussel/Gent, De Boeck/Larcier, 2008, (81), 88-89 (met bespreking van de openbare orde-optie); Swinnen, J., “Aansprakelijkheid werknemers voor schade aan werkgever of derden”, *Personeelszaken*, 2002, nr. 7, (27), 27; Van Oevelen, A., “De civielrechtelijke aansprakelijkheid van de werknemer en van de werkgever voor de onrechtmatige daden van de werknemer in het raam van de uitvoering van de arbeidsovereenkomst”, *RIW* 1987-88, (1168), 1180, nr. 21.

⁶⁷³ Zie *supra*, nr. 5.294.

⁶⁷⁴ Zie inz. Libert, H., “De kapitein: boegbeeld van het zeerecht, spilfiguur in de koopvaardij”, *RIW* 1985-86, (2667), 2673-2674, nr. 9.

⁶⁷⁵ Zie *infra*, nrs. 5.308-5.309.

ervan, klaarblijkelijk alleen geldt voor het personeel dat *in dienst is van* openbare rechtspersonen⁶⁷⁶, wat bij een kapitein van een koopvaardijship niet het geval is.

- TOEPASBAARHEID VAN DE WET VAN 10 FEBRUARI 2003 BETREFFENDE DE
AANSPRAKELIJKHEID VAN OVERHEIDSPERSONEEL

5.308. Ingevolge rechtspraak van het Arbitragehof waarin de niet-toepasselijkheid van de in artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 opgenomen aansprakelijkheidsregeling op als orgaan optredend overheidspersoneel strijdig werd verklaard met het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel⁶⁷⁷, bepaalt de Wet van 10 februari 2003 "betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen"⁶⁷⁸ o.m. dat ingeval personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen, wier toestand statutair geregeld is, bij de uitoefening van hun dienst schade berokkenen aan de openbare rechtspersoon of aan derden, zij enkel aansprakelijk zijn voor hun bedrog en hun zware schuld. Voor lichte schuld zijn zij enkel aansprakelijk als die bij hen eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt (art. 2). Luidens de Wet zijn openbare rechtspersonen aansprakelijk voor de schade die hun personeelsleden aan derden berokkenen bij de uitoefening van hun dienst, op de wijze waarop aanstellers aansprakelijk zijn voor de schade aangericht door hun aangestelden, en dit ook wanneer de toestand van deze personeelsleden statutair is geregeld of zij gehandeld hebben in de uitoefening van de openbare macht (art. 3).

Uit de Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp blijkt dat het begrip openbare rechtspersoon eerder breed moet worden opgevat en o.m. de autonome gemeentelijke havenbedrijven eronder kunnen vallen⁶⁷⁹. Concreet zou de Wet relevant kunnen zijn voor personeel werkzaam aan boord van sleepboten, vaartuigen voor wetenschappelijk onderzoek en allerhande dienstvaartuigen.

De Wet bevat enkele bijzondere voorschriften van procedurele aard, die alleen gelden voor personeelsleden van openbare rechtspersonen. De personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen tegen wie voor de burgerlijke rechter of de strafrechter een vordering tot schadeloosstelling wordt ingesteld naar aanleiding van schade die zij bij de uitoefening van hun dienst aan derden hebben berokkend, moeten de openbare rechtspersoon hiervan in kennis stellen, en zij kunnen de rechtspersoon gedwongen in het geding laten tussenkomen; deze kan echter ook vrijwillig tussenkomen (art. 4). Ten tweede is de vordering tot schadeloosstelling of de regresvordering ingesteld door openbare rechtspersonen tegen hun personeelsleden slechts in rechte ontvankelijk, indien zij wordt voorafgegaan door een aanbod tot minnelijke schikking aan de verweerder. Openbare rechtspersonen kunnen beslissen dat de schade slechts gedeeltelijk moet worden vergoed (art. 5).

5.309. Noch bij de voorbereiding van de wet, noch in de rechtsleer werd bijzondere aandacht besteed aan de toepasselijkheid op personeelsleden van openbare rechtspersonen tewerkgesteld aan boord van schepen.

⁶⁷⁶ Zie de passages "in dienst van" in art. 2 en 4 en "hun personeelsleden" in art. 3 en 5.

⁶⁷⁷ Zie o.m. Arbitragehof, 18 december 1996, nr. 77/96, *BS* 8 februari 1997, *AJT* 1996-97, 551, met noot Elias, B., "Naar een gelijkgeschakeling werknemers - ambtenaren inzake burgerlijke aansprakelijkheid tegenover derden?", *JLMB* 1997, 265, met noot Henry, P., "La responsabilité des organes: le début de la fin?", *RW* 1996-97, 1252, met noot X.

⁶⁷⁸ *BS* 27 februari 2003. Voor een uitvoerige commentaar, zie Van Oevelen, A., "De nieuwe wettelijke regeling betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen", *RW* 2003-04, 161-179.

⁶⁷⁹ *Parl.St.*, Kamer, 20014-02, nr. 1736/001, 16.

Deze problematiek dient te worden benaderd vanuit de bepaling van de Wet van 27 februari 2003 luidens welke hij geen afbreuk doet aan de toepassing van andere wetten of decreten die in deze wet behandelde materies regelen voor bepaalde categorieën personeelsleden van openbare rechtspersonen (art. 8).

De Wet van 27 februari 2003 lijkt alleszins mede te gelden t.a.v. aan boord van schepen tewerkgestelde statutaire personeelsleden, want die vallen buiten het toepassingsgebied van artikel 46, § 4 van de Zeewet⁶⁸⁰.

Daar artikel 46, § 4 van de Zeewet zoals gezien ook geldt voor onder een arbeidsovereenkomst werkzame aangestelden aan boord van overheidsschepen⁶⁸¹, is en blijft artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet voor die aangestelden van toepassing.

Het is echter niet onmiddellijk duidelijk of de in de Wet van 27 februari 2003 opgenomen bijzondere procedurele voorschriften op die aangestelden toepasselijk zijn; wellicht is het antwoord bevestigend.

Een wetgevende verduidelijking van de verhouding van de Wet van 27 februari 2003 tot het Belgisch Scheepvaartwetboek ware in alle geval nuttig. Hierbij moet ook worden afgewogen of het niet beter is het regime van het Belgisch Scheepvaartwetboek als *lex specialis* geheel in de plaats van dat van de Wet van 27 februari 2003 te stellen, en deze laatste wet t.a.v. schepelingen m.a.w. volledig buiten toepassing te verklaren.

- TUCHT- EN STRAFRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID

5.310. Voorts moet bij de uitwerking van een nieuw aansprakelijkheidsregime rekening worden gehouden met de tucht- en strafrechtelijke aansprakelijkheid van de kapitein.

Wat de tuchtrechtelijke aansprakelijkheid betreft weze herinnerd aan de bevoegdheid van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart om op grond van de Wet Onderzoeksraad Zeevaart aan de scheepsofficieren tuchtsancties op te leggen. De strafrechtelijke aansprakelijkheid van de kapitein wordt uitvoerig geregeld in het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij. Niets belet dat de kapitein persoonlijk buitencontractueel aansprakelijk wordt gesteld door het slachtoffer van een door hem gepleegd misdrijf, inz. een door het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij omschreven scheepvaartmisdrijf.

De civielrechtelijke gevolgen van een door een gezagvoerder of schepeling gepleegd misdrijf blijven, in de mate dat artikel 46, § 4 van de Zeewet of artikel 49 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 van toepassing is, door deze laatste bepalingen beheerst. Dit is een regel die ook geldt onder artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978⁶⁸², waarop voornoemde bijzondere regelingen zoals gezien zijn gebaseerd.

B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

5.311. Tijdens het zeerechtcongres van Antwerpen van 1885 werd gepoogd een internationale regel i.v.m. de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein vast te leggen. De volgende regel werd aangenomen:

⁶⁸⁰ Zie *supra*, nr. 5.292.

⁶⁸¹ Zie nogmaals *supra*, nr. 5.292.

⁶⁸² Zie o.m. Dooms, V., *De verhouding tussen de vordering ex contractu en ex delicto in het kader van de arbeidsovereenkomst*, Brussel, Larcier, 2003, 120, nrs. 420-421.

*En principe, le capitaine répond personnellement de ses fautes à l'égard du chargeur. Par exception, il ne doit pas répondre de ses fautes nautiques, lorsque celles-ci n'ont pas le caractère du dol ou de la faute lourde. Le capitaine ne peut pas, par des clauses inscrites dans la charte-partie ou dans le connaissement, s'affranchir de la responsabilité qui lui incombe*⁶⁸³.

Tot de aanneming van een verdragsregel heeft deze prille poging echter nooit geleid.

Enkele maritieme verdragen regelen wel specifieke aspecten van de persoonlijke aansprakelijkheid van de schepelingen. Een belangrijke dergelijke regeling is de bepaling van het LLMC-Verdrag die de kapitein en de andere bemanningsleden het recht geeft zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar (art. 1.4). Voorts kent artikel 4*bis* van de Regelen van Den Haag en Visby de ondergeschikten van de vervoerder principieel het recht toe om zich te beroepen op de verweermiddelen waarover die vervoerder beschikt. In gelijke zin luiden overigens de doorgaans in vervoerovereenkomsten gestipuleerde Himalaya-bedingen.

5.312. Zoals reeds aangegeven⁶⁸⁴ wordt het IPR m.b.t. de aansprakelijkheid van de werknemer geregeld door de Rome I- en Rome II-Verordeningen. Het antwoord op de vraag in welke mate de aansprakelijkheid van de kapitein i.v.m. de uitoefening van zijn wettelijke bevoegdheden door deze verordeningen wordt gevat, is niet duidelijk⁶⁸⁵.

C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

- DUITSLAND

5.313. De stringente, in de hierboven aangehaalde⁶⁸⁶ §§ 511-512 van het *Handelsgesetzbuch* vastgelegde aansprakelijkheidsregeling voor de kapitein, die hem zeer expliciet mede-aansprakelijk stelt tegenover derden, waaronder de ladingbelanghebbenden, wordt in de Duitse rechtsleer als ongewoon bestempeld, en wordt verklaard door de zelfstandigheid die de kapitein in vroegere tijden genoot; heden is ze voorbijgestreefd en bij de eerstvolgende gelegenheid zou ze moeten worden vervangen door een bij het gemeen recht aansluitende regeling⁶⁸⁷. Regresvorderingen van de reder tegen de foutief handelende kapitein worden op jurisprudentiële basis beperkt voor zover het niet om een zware nalatigheid ging, en blijkbaar heeft de kapitein ook recht op *Freistellung* (in wezen vrijwaring) tegen aanspraken van derden⁶⁸⁸; een specifiek scheepvaartrechtelijke wettelijke regeling lijkt in dit verband echter niet voorhanden. Volgens Puttfarken geldt de wettelijke regeling i.v.m. de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein alleen in de mate dat de kapitein zijn verplichtingen daadwerkelijk te vervullen had, en moet men dus rekening houden met de hedendaagse inperking van zijn – wettelijk nochtans voortbestaande – bevoegdheden⁶⁸⁹.

5.314. In het voorstel voor een nieuw Duits maritiem wetboek uit 2009 zijn de bijzondere aansprakelijkheidsregels voor de kapitein, die thans vervat liggen in de §§ 511-512 HGB, volledig weggelaten, omdat ze als voorbijgestreefd worden beschouwd⁶⁹⁰.

⁶⁸³ Zie *Actes du congrès de droit commercial d'Anvers (1885). Droit maritime - Lettre de change*, Brussel/Parijs, Ferdinand Larcier/G. Pedone-Lauriel, 1886, 414-415 en ook 205-207.

⁶⁸⁴ Zie *supra*, nr. 5.304.

⁶⁸⁵ Zie nogmaals *supra*, nr. 5.131.

⁶⁸⁶ Zie *supra*, nr. 5.135.

⁶⁸⁷ Aldus Herber 157.

⁶⁸⁸ Herber 150; Rabe 243-244, nr. 16.

⁶⁸⁹ Puttfarken, 230-231, nrs. 555-556.

⁶⁹⁰ Zie *supra*, nr. 5.146.

5.315. In het Duitse zeerecht bestaan geen specifieke regels m.b.t. de persoonlijke aansprakelijkheid van andere bemanningsleden dan de kapitein. Deze aansprakelijkheid komt in de praktijk slechts zelden in het gedrang⁶⁹¹. Ingeval van schadevergoedingsvorderingen van derden hebben de schepelingen tegen de reder in principe een *Freistellungsanspruch*, maar regresvorderingen van de reder tegen de werknemer zijn in bepaalde omstandigheden niet uitgesloten⁶⁹².

- ENGELAND

5.316. In principe is de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein naar Engels zeerecht blijkbaar onbeperkt. Het staat hem echter vrij om in de contracten die hij sluit zijn persoonlijke aansprakelijkheid uit te sluiten⁶⁹³. In de praktijk stipuleren scheepseigenaars en vervoerders vaak Himalaya-clausules die ertoe strekken hun ondergeschikten, waaronder de kapitein, tegenover derden recht te geven op dezelfde verweermiddelen als die welke zij zelf kunnen inroepen⁶⁹⁴.

- FRANKRIJK

5.317. De aansprakelijkheid van de kapitein werd geregeld in de volgende, erg kernachtige bepaling van de *Loi n° 69-8*⁶⁹⁵:

Article 5

Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Deze regel geldt zowel voor de contractuele aansprakelijkheid tegenover de reder – in welk opzicht hij niets bijzonders impliceert⁶⁹⁶ – als voor de buitencontractuele aansprakelijkheid tegenover derden, en de aansprakelijkheid ontstaat ook ingevolge een lichte fout. Ook in de Franse praktijk komt het eerder zelden voor dat kapiteins persoonlijk worden aangesproken. Bonassies stelde in 2009 dat het Franse wettelijke aansprakelijkheidsregime teveel was blijven vasthangen aan de strenge regeling van de *Ordonnance de la marine*⁶⁹⁷.

In het licht van recente cassatierechtspraak inzake de aansprakelijkheid van aangestelden poneren Bonassies en Scapel alsook Tassel alvast dat de kapitein die handelt zonder de perken van de door de reder gegeven opdracht te overschrijden (en die bijv. nautische fouten begaat), tegenover derden géén persoonlijke aansprakelijkheid oploopt. De reder zou de kapitein alleen kunnen aanspreken ingeval van zware fout met een intentie om schade toe te brengen⁶⁹⁸. De aangehaalde wetsbepaling schijnt dus te moeten worden geïnterpreteerd in het licht van de algemene regels inzake de aansprakelijkheid van aanstellers. Het gevolg is dat, teneinde de werknemers te beschermen, Himalaya-clausules naar Frans recht overbodig zijn⁶⁹⁹.

⁶⁹¹ Puttfarken, 234, nr. 562.

⁶⁹² Zie Rabe 70-71, nrs. 55-60.

⁶⁹³ Holman, H., *A Handy Book for Shipowners & Masters*, Londen, The Commercial Printing & Stationery Co., 1948, 20-21.

⁶⁹⁴ Zie o.m. Chorley-Giles, 151-152; Grime, 220-225.

⁶⁹⁵ Zie daarover *supra*, nrs. 5.150 e.v. Ook hier wordt niet ingegaan op de regeling in de nieuwe *Code des transports*.

⁶⁹⁶ Zie Tassel in Beurier, 435, nr. 351.52, waar wordt gewaagd van “une responsabilité banale si l'on peut dire”.

⁶⁹⁷ Bonassies, P., “La loi maritime du doyen Rodière doit-elle être réformée?”, *DMF* 2009, (809), 811.

⁶⁹⁸ Zie Bonassies-Scapel, 208-214, nrs. 294-297; Tassel in Beurier, 435-437, nr. 351.53.

⁶⁹⁹ Tassel, Y., “Les agents et les auxiliaires”, in Beurier, 352, nr. 351.53.

De besproken wettelijke regel doet alleszins niets af aan de aansprakelijkheid van de reder als aansteller in de zin van artikel 1384, vijfde lid van de *Code civil*⁷⁰⁰.

De Franse rechtsleer verschaft geen duidelijkheid over de vraag of de reder aansprakelijk is wanneer de door hem aangestelde kapitein fouten begaat bij de uitoefening van zijn taken als ambtenaar van de burgerlijke stand, dan wel of in dat geval uitsluitend de kapitein zelf persoonlijke aansprakelijkheid oploopt⁷⁰¹.

- LUXEMBURG

5.318. De *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* bevat blijkbaar geen bijzondere regeling i.v.m. de aansprakelijkheid van de kapitein en de overige bemanningsleden.

- NEDERLAND

5.319. Vroeger bepaalde het centrale, hierboven reeds aangehaalde artikel 342⁷⁰² van het Wetboek van Koophandel in een tweede lid dat de schending van het eerste lid leidde tot aansprakelijkheid van de kapitein voor de schade, die hij in zijn betrekking door zijn opzet of grove schuld aan anderen heeft veroorzaakt. Deze bescherming van de kapitein werd destijds door de wetgever verdedigd doordat:

*de fouten van den kapitein veelal bestaan uit minder juiste oordeelvellingen, “errors in judgment”, onder moeilijke en hachelijke omstandigheden. Aan het maken van dergelijke fouten staat ieder kapitein, ook de meest beavarene, bloot, daar het menselijk oordeelvermogen nu eenmaal niet onfeilbaar is. Het ware niet humaan en niet te billijken den kapitein, die toch reeds een gevaarlijk en verantwoordelijk beroep uitoefent, bloot te stellen aan het risico zijne spaarpenningen te verliezen en tot den bedelstaf te worden gebracht, indien wordt uitgemaakt dat hij bij een dreigende zeeramp in de ontsteltenis van het ogenblik een minder juist bevel heeft gegeven*⁷⁰³.

In het Ontwerp-Schadee was de volgende bijzondere regeling m.b.t. de aansprakelijkheid van de kapitein tegenover derden opgenomen:

De kapitein is, voor zover hij handelde in de uitoefening van zijn in deze afdeling omschreven werkzaamheden, jegens derden slechts aansprakelijk voor schade door hem toegebracht, wanneer deze schade is ontstaan uit zijn eigen handeling of nalaten, geschied hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn, dat schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Deze regeling was op het oude artikel 342 van het Wetboek van Koophandel gebaseerd en, wat de omschrijving van de grove schuld betreft, ook op verdragsteksten. Zij kon door de kapitein niet worden ingeroepen jegens zijn werkgever.

In het licht van een opstel van Wachter⁷⁰⁴ werd uiteindelijk besloten dat de positie van de kapitein “niet zozeer afwijkt van die van andere werknemers, dat een zeerechtelijk particularisme hier

⁷⁰⁰ Vgl. Remond-Gouilloud, 134-135, nr. 211; zie ook reeds Ripert I, 717-718, nr. 830 en voorts 727-728, nr. 847-848.

⁷⁰¹ Zie o.m. Rodière TGDM ILA, 526, nr. 399 en 528, nr. 400.

⁷⁰² Zie *supra*, nr. 5.161.

⁷⁰³ Aangehaald in Cleveringa, 271.

⁷⁰⁴ Wachter, B., “Artikel 342 lid 2 K een onzeewaardige bepaling?”, in *Gratia commercii. Opstellen aangeboden aan Prof. Mr A. van Oven*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1981, 421-430.

gerechtvaardigd ware”⁷⁰⁵. Wachter had geargumenteed dat de aangehaalde rechtvaardiging van de bijzondere regeling van artikel 342 onjuist was, omdat zij een hypothese beschreef waarin ten gunste van de kapitein een schulduitsluitingsgrond kon worden aangenomen⁷⁰⁶. Voorts was het toepassingsgebied van artikel 342 te breed, want het beschermde de kapitein tegen de aansprakelijkheidsgevolgen van elke onrechtmatige daad begaan “in zijn betrekking”, dus ook wanneer hij zich buiten boord bevond of zich verplaatste⁷⁰⁷. Voorts werd de aansprakelijkheidsontheffing onverenigbaar geacht met het door de wetgever aan de kapitein en de bemanning, conform de door Nederland aanvaarde internationale verdragsregeling, toegekende mogelijkheid hun aansprakelijkheid te beperken⁷⁰⁸. Een ander bezwaar van de auteur was dat de regeling, ingevolge de gangbare IPR-verwijzingsregel van de *lex loci delicti*, alleen kon spelen ten gunste van de kapitein die een fout beging in de Nederlandse binnenwateren of de Nederlandse territoriale zee⁷⁰⁹.

De aanvankelijk voorgestelde bijzondere wettelijke bepaling is derhalve niet in Boek 8 NBW opgenomen, ook niet wat de schippers van binnenschepen betreft⁷¹⁰. Het gevolg is dat de kapitein aansprakelijk is volgens de algemene bepalingen van het NBW⁷¹¹.

De centrale bepaling betreffende de aansprakelijkheid van de werknemer naar Nederlands recht is artikel 7:661 van het Burgerlijk Wetboek, dat luidt:

- 1. De werknemer die bij de uitvoering van de overeenkomst schade toebrengt aan de werkgever of aan een derde jegens wie de werkgever tot vergoeding van die schade is gehouden, is te dier zake niet jegens de werkgever aansprakelijk, tenzij de schade een gevolg is van zijn opzet of bewuste roekeloosheid. Uit de omstandigheden van het geval kan, mede gelet op de aard van de overeenkomst, anders voortvloeien dan in de vorige zin is bepaald.*
- 2. Afwijking van lid 1 en van artikel 170 lid 3 van Boek 6 ten nadele van de werknemer is slechts mogelijk bij schriftelijke overeenkomst en slechts voor zover de werknemer te dier zake verzekerd is.*

Deze bepaling moet worden samengelezen met artikel 6:170 van het Burgerlijk Wetboek, dat luidt:

- 1. Voor schade, aan een derde toegebracht door een fout van een ondergeschikte, is degene in wiens dienst de ondergeschikte zijn taak vervult aansprakelijk, indien de kans op de fout door de opdracht tot het verrichten van deze taak is vergroot en degene in wiens dienst hij stond, uit hoofde van hun desbetreffende rechtsbetrekking zeggenschap had over de gedragingen waarin de fout was gelegen.*
- 2. Stond de ondergeschikte in dienst van een natuurlijke persoon en was hij niet werkzaam voor een beroep of bedrijf van deze persoon, dan is deze slechts aansprakelijk, indien de ondergeschikte bij het begaan van de fout handelde ter vervulling van de hem opgedragen taak.*
- 3. Zijn de ondergeschikte en degene in wiens dienst hij stond, beiden voor de schade aansprakelijk, dan behoeft de ondergeschikte in hun onderlinge verhouding niet in de schadevergoeding bij te dragen, tenzij de schade een gevolg is van zijn opzet of bewuste roekeloosheid. Uit de omstandigheden van het geval, mede gelet op de aard van hun verhouding, kan anders voortvloeien dan in de vorige zin is bepaald.*

De aangehaalde wettelijke bepalingen lijken te impliceren dat de werknemer door zijn werkgever alleen kan worden aangesproken, eventueel bij wijze van regres, ingeval van opzet of bewuste

⁷⁰⁵ PG Boek 8 NBW, 319-321.

⁷⁰⁶ Wachter, B., “Artikel 342 lid 2 K”, *a.c.*, 423.

⁷⁰⁷ Wachter, B., “Artikel 342 lid 2 K”, *a.c.*, 426.

⁷⁰⁸ Wachter, B., “Artikel 342 lid 2 K”, *a.c.*, 426.

⁷⁰⁹ Wachter, B., “Artikel 342 lid 2 K”, *a.c.*, 427-430.

⁷¹⁰ PG Boek 8 NBW, 800-801.

⁷¹¹ Cleton, 79.

roekeloosheid⁷¹². Opvallend is voorts de in het aangehaalde artikel 7:661 geïntegreerde rechterlijke afwijkingsmogelijkheid.

In 2002 oordeelde de Hoge Raad dat de scheepseigenaar tegen de kapitein inderdaad alleen een regresvordering kan instellen ingeval van door deze laatste begaan opzet of bewuste roekeloosheid⁷¹³.

- ANDERE LANDEN

5.320. In China is de kapitein tegenover de werkgever alleen aansprakelijk ingeval van opzet of zware fout. Of derden tegen de kapitein een aansprakelijkheidsvordering kunnen instellen, wordt betwijfeld; dergelijke gedingen komen in de praktijk alleszins niet voor⁷¹⁴.

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

5.321. Tijdens de eerste consultatie a.d.h.v. het Groenboek werd niet speciaal op de persoonlijke aansprakelijkheid van de schepelingen ingegaan. Wellicht is dit te verklaren doordat het Groenboek in dat verband geen afzonderlijke vraag bevatte.

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

5.322. Uit het feit dat de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 tot stand kwam na overleg met de sociale partners, die er hun instemming mee betuigden, mag worden afgeleid dat de erin opgenomen aansprakelijkheidsregeling ten gronde aansluit bij de ter zake in het geding zijnde belangen van werkgevers en werknemers. In dat perspectief valt het echter des te meer op dat de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003, die eveneens berust op medewerking van de betrokken sector, dergelijke aansprakelijkheidsregeling niet bevat⁷¹⁵.

5.323. Met het oog op de afweging van wetgevende alternatieven moet rekening worden gehouden met een vijftal belangrijke beleidsaspecten.

5.324. Vooreerst is het duidelijk dat niemand gebaat is bij het verderbestaan van de huidige wildgroei van – grotendeels dan nog onderling tegenstrijdige – wetbepalingen. De primordiale doelstelling is in deze materie het herstellen van de transparantie van de wetgeving en van de rechtszekerheid. Deze doelstelling dient het belang van werkgevers zowel als werknemers en schadelijders.

5.325. Ten tweede dient het Belgisch Scheepvaartwetboek de tendens verder te zetten naar een gelijkgeschakeling van het aansprakelijkheidsregime voor schepelingen met dat voor

⁷¹² Voor bondige commentaren bij de Nederlandse wetgeving ter zake, zie o.m. Bakels, H.L., Asscher-Vonk, I.P. en Fase, W.J.P.M., *Schets van het Nederlands arbeidsrecht*, Deventer, Kluwer, 2005, 109-111; Buijs, D.J., “16.

Werknemersaansprakelijkheid”, in Loonstra, C.J. en Zondag, W.A. (red.), *Sdu Commentaar Arbeidsrecht*, Den Haag, Sdu Uitgevers, 2007, (623), 626; Diebels, M., *De Kleine Gids voor het Nederlandse arbeidsrecht 2005.1*, Deventer, Kluwer, 2005, 103-104; Spier, J., Hartlief, T., van Maanen, G.E. en Vriesendorp, R.D., *Verbindenissen uit de wet en schadevergoeding*, Deventer, Kluwer, 2000, 85-86, nr. 92; van der Grinten, W.C.L., *Arbeidsovereenkomstenrecht*, Deventer, Kluwer, 1999, 169-171; van der Heijden, P.F., van Slooten, J.M. en Verhulp, E., *Arbeidsrecht. Tekst & Commentaar*, Deventer, Kluwer, 2008, 126-127.

⁷¹³ Hoge Raad, 12 april 2002, NJ 2003, 138.

⁷¹⁴ Zhengliang, H., “China”, in IEL Transport Law (Dec. 2003), 119-120, nr. 216.

⁷¹⁵ Zie daarover *supra*, nr. 5.300.

gemeenrechtelijke werknemers. Deze beweging is gestart met de invoering van artikel 46, § 4 van de Zeewet in 1989 en is verdergezet in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

Wat specifiek de kapitein betreft is de aansluiting bij het gemeen recht volledig verantwoord in het licht van de historische evolutie van deze figuur van een mede-ondernemer naar een bediende⁷¹⁶. Zoals gebleken bestaat ook in andere landen als Duitsland, Frankrijk en Nederland een tendens naar een toepassing op de kapitein van het gemeenrechtelijk, de werknemer beschermend aansprakelijkheidsregime, of minstens aspecten ervan. In dit verband weze ook herinnerd aan de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gehuldigde uitgangspunten dat specifieke scheepvaartrechtelijke regels moeten kunnen worden verantwoord in het licht van het gelijkheidsbeginsel⁷¹⁷ en dat het Belgische scheepvaartrecht moet aansluiten bij wat internationaal gangbaar is⁷¹⁸.

Een uitbreiding van het gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsregime voor werknemers tot gezagvoerders die geen aangestelden zijn, lijkt niet verantwoord en werd tot op heden blijkbaar nooit bepleit⁷¹⁹.

5.326. Ten derde blijkt uit de gepubliceerde rechtspraak en navraag bij KBRV dat het heden ten dage bijzonder zelden voorkomt dat kapiteins of andere schepelingen persoonlijk in rechte worden aangesproken. Hiervoor zijn verschillende verklaringen.

Vooreerst loont het in het licht van de schadebedragen en de beperkte solvabiliteit van de werknemers zelden of nooit de moeite om de schepelingen persoonlijk aan te spreken. Wanneer dit toch gebeurt, is het vaak een tactische poging om ontheffingen of beperkingen van aansprakelijkheid waarover de scheepseigenaar of de reder beschikt te omzeilen, in de hoop dat de P & I Club, zij het onverplicht, zal tussenkomen, wat zij, tenzij ingeval van opzet, doorgaans blijkt te doen⁷²⁰.

Voorts blijkt het zeerecht diverse – wereldwijd gangbare – regels en mechanismen te bevatten die erop gericht zijn om de aansprakelijkheid van de schepelingen uit te sluiten of te beperken (Himalaya-clausules, artikel 4*bis* van de Regelen van Den Haag en Visby, artikel 1.4 van het LLMC-Verdrag). Hieruit blijkt dat het zeerecht er ook in andere, meer specifieke contexten naar streeft de schepelingen zo min mogelijk met aansprakelijkheidsvorderingen te verontrusten.

Overigens blijkt dat kapiteins hun persoonlijke aansprakelijkheid in de praktijk zelf niet verzekeren.

Ten slotte blijft er een sociaal geïnspireerd gevoel bestaan dat het ongepast is om schepelingen persoonlijk met schadeclaims lastig te vallen. Mogelijk speelt ook een onuitgesproken solidariteitsgevoel tussen reders⁷²¹. Herber suggereert zelfs dat in de maritieme gemeenschap op persoonlijke aansprakelijkheidsclaims een taboe rust⁷²².

Wat er ook van zij, het geringe feitelijke belang van de actiemogelijkheid tegen schepelingen noopt des te meer tot een eenvoudige, praktisch hanteerbare regeling, waarin de werknemer alleen bloot staat aan vorderingen wegens ernstige inbreuken.

⁷¹⁶ Zie *supra*, nr. 5.69.

⁷¹⁷ Zie Blauwboek 1, 168, nr. 1.205.

⁷¹⁸ Zie Blauwboek 1, o.m. 44, nr. 1.26.

⁷¹⁹ Zie *supra*, nr. 5.294.

⁷²⁰ Bonassies-Scapel, 209, nr. 294; Chorley-Giles, 152.

⁷²¹ Bonassies-Scapel, 209, nr. 294.

⁷²² Herber, 149-150.

5.327. Ten vierde dient eraan te worden herinnerd dat kapiteins en andere schepelingen die professionele fouten begaan, kunnen worden gesanctioneerd met ontslag en met – aanzienlijke – tucht- zowel als strafsancities. Gelet op dit sanctieapparaat is de preventieve functie van het recht m.b.t. de burgerlijke aansprakelijkheid in deze van minder belang.

5.328. Een vijfde en laatste beleidsoverweging betreft de in internationale en vooral Europese regelgeving onmiskenbaar blijkende tendens naar verdere criminalisering van zeevarenden bij milieuvervuiling, die reeds heel wat kritiek heeft opgeroepen. Er werd gesteld dat geen enkele andere werknemer een gelijkaardig strafrechtelijk aansprakelijkheidsrisico draagt⁷²³. Een onredelijk streng aansprakelijkheidsstatuut is moeilijk te verenigen met het streven maritieme beroepen aantrekkelijker te maken en zo de tewerkstelling en het behoud en de ontwikkeling van nautische know-how aan te moedigen. Zonder dat de preventieve functie van het aansprakelijkheidsrecht mag worden uitgehold, moet ervoor worden gezorgd dat de aansprakelijkheidsregeling het beroep van kapitein of schepeling niet onattractief maakt. In een bredere context valt ook te verwijzen naar de *IMO Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident*, aangenomen bij Resolutie LEG.3(91) van 27 april 2006 en ook door het Governing Body van de IAO.

- KEUZE TUSSEN ALTERNATIEVE WETGEVENDE SCENARIO'S

5.329. Uit het voorgaande dient te worden besloten dat er dringend nood is aan een vereenvoudiging en stroomlijning van de wettelijke regeling van de aansprakelijkheid van de gezagvoerders en de schepelingen. Om dit te bereiken komen, specifiek wat de kapitein betreft, twee wetgevende basisopties in aanmerking:

- de invoering van een gediversifieerd aansprakelijkheidsstatuut met verschillende regels naargelang de taak die de kapitein uitoefent;
- de invoering van een homogeen aansprakelijkheidsstatuut met gelijke regels ongeacht de taak die de kapitein uitoefent.

In wat volgt worden de voor- en nadelen van deze basisopties onderzocht. Hieruit zal blijken dat een homogeen aansprakelijkheidsstatuut op basis van de in artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet opgenomen regeling de voorkeur verdient.

5.330. De eerste basisoptie behelst het in de wet inschrijven van een gediversifieerd aansprakelijkheidsstatuut, waarin de aansprakelijkheid van de kapitein wordt gealigneerd op die van de lasthebber voor de gevallen waarin hij als lasthebber is opgetreden, waarin ze wordt gelijkgesteld met die van een gemeenrechtelijke werknemer voor de gevallen waarin hij als werknemer optrad, en waarin ze wordt gelijkgesteld met die van een overheidsambtenaar voor de gevallen waarin hij zijn overheidsfuncties uitoefende. Voorzover in deze basisoptie zou worden teruggegrepen naar de aansprakelijkheidsregels uit het gemeen recht, zouden de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein als werknemer en zijn aansprakelijkheid als overheidsambtenaar *de facto* gelijklopen, omdat de desbetreffende gemeenrechtelijke regimes door de Wet van 10 februari 2003 op elkaar werden afgestemd. Er zou wel een verschil blijven bestaan met de aansprakelijkheid van de kapitein als lasthebber – voor zover althans het gemeen recht inzake lastgeving zou worden gevolgd. Zoals nu zou de kapitein ter zake aansprakelijk blijven voor lichte fout (al blijft de lastgever normaal verbonden jegens derden). De aansprakelijkheid als lasthebber zou in principe dus zwaarder zijn dan die als werknemer en als overheidsambtenaar.

5.331. Het voordeel van de beschreven basisoptie is dat zij in wezen aansluit bij de oude – weliswaar niet algemeen gedeelde – zienswijze dat de kapitein met uiteenlopende taken is belast

⁷²³ Cartner-Fiske-Leiter, 95 en de verwijzing aldaar.

en in verschillende hoedanigheden optreedt. Meer aansluiting bij het gemeen recht is in dit domein van het zeerecht bovendien een duidelijke internationale tendens.

Meteen zou het Belgisch Scheepvaartwetboek orde kunnen brengen in de huidige wildgroei van wetsbepalingen, door een coördinatie en herformulering van inz. de oude zeerechtelijke aansprakelijkheidsregels, artikel 46, § 4 van de Zeewet en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 2007.

5.332. In een subvariant zou het gediversifieerde aansprakelijkheidsstatuut van de kapitein kunnen worden verfijnd, en m.n. worden afgestemd op de specifieke omstandigheden van de zeevaart en op de typisch zeerechtelijke context.

Hierbij valt in theorie te denken aan het hernemen of actualiseren van de bijzondere aansprakelijkheidsregels uit het oude Franse zeerecht, zoals ze nu nog in de Zeewet zijn te vinden, die er ten dele zijn op gericht om de aansprakelijkheid bij specifieke, zwaarwichtige nalatigheden te verscherpen (zie inz. art. 65 van de Zeewet).

Anderzijds is het bijv. denkbaar de aansprakelijkheid van de kapitein specifiek voor nautische fouten af te stemmen op die van de loods⁷²⁴. Ingevolge artikel 3*bis* van de Loodswet is de loods alleen aansprakelijk voor opzet en grove schuld, in dit laatste geval beperkt tot een bedrag van 500.000 BEF (12.394,68 EUR) per schadeverwekkende gebeurtenis. Dergelijke specifieke, door het zeerecht geïnspireerde exoneration resp. beperking van aansprakelijkheid zou op het eerste gezicht kunnen worden verantwoord onder verwijzing naar het doel het beroep van kapitein aantrekkelijker te maken en naar de wenselijkheid om kapiteins en loodsen, de twee belangrijkste nautische functionarissen, gelijk te behandelen.

Ook zou het denkbaar zijn het aansprakelijkheidsregime te differentiëren naargelang de gezagvoerder of schepeling de fout heeft begaan aan boord of aan de wal.

5.333. Het nadeel van de toegelichte basisoptie en haar subvarianten ligt in hun complexiteit en moeilijke toepasbaarheid.

Het voorgestelde regime zou immers veronderstellen dat van geval tot geval wordt nagegaan in welke precieze hoedanigheid de kapitein of de schepeling is opgetreden (of op welke plaats de fout werd begaan). In de praktijk zal dit niet steeds duidelijk zijn.

Bovendien rijst de principiële vraag of het wenselijk is om de aansprakelijkheid anders te regelen naargelang specifiek een kapitein als lasthebber, werknemer dan wel overheidsambtenaar of nauticus is opgetreden. Uiteindelijk is de kapitein één en dezelfde fysieke persoon, en de omstandigheden van het zeevaartbedrijf zijn dusdanig geëvolueerd dat de werknemersfunctie zijn dagelijkse bezigheden domineert.

Ten derde heeft de wetgever reeds in 1989 en opnieuw in 2007 de wenselijkheid benadrukt om de aansprakelijkheid van de kapitein af te stemmen op die van een gemeenrechtelijke werknemer, en past deze optie in een internationale tendens.

5.334. Om voormelde redenen is het dus wenselijk de aansprakelijkheid van de kapitein homogeen te regelen op een wijze die maximaal aansluit bij die van de gemeenrechtelijke werknemer.

⁷²⁴ Vgl. Ripert I, 719, nr. 834-835.

Deze keuze impliceert meteen dat de specifieke, voor de kapitein strengere aansprakelijkheidsregels van het oude zeerecht worden opgeheven. Dit laatste draagt bij tot het aantrekkelijker maken van het beroep van kapitein. Overigens geven de bedoelde oude regels, wat de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein betreft, nog nauwelijks aanleiding tot contentieux, en dateren zij uit een tijd waarin de kapitein als gezagvoerder tijdens het nautische avontuur een veel grotere eigen verantwoordelijkheid droeg en waarin de scheepsdocumentatie eenvoudiger geregeld was. De oude regels zijn voorbijgestreefd en in onbruik gevallen en dienen dan ook niet te worden behouden. In de mate dat de oude regels – inz. artikel 65 van de Zeewet – ernstige tekortkomingen beoogden te sanctioneren, kan dit objectief even goed worden bereikt door deze tekortkomingen in het raam van een op het gemeen recht gealigneerd aansprakelijkheidsregime te kwalificeren als zware fouten.

Een afstemming op de persoonlijke aansprakelijkheid van de loods is in deze basisoptie evenmin aangewezen. Zij zou het wettelijke regime compliceren. Het aansprakelijkheidsstatuut van de gemeenrechtelijke werknemer biedt reeds een redelijke bescherming. De aansprakelijkheid van de loods wordt klassiek benaderd als een afzonderlijk zeerechtelijk thema en er zijn geen andere landen bekend waarin de aansprakelijkheid van de loods en die van de kapitein bij wet op elkaar zijn afgestemd. Verder dient eraan herinnerd dat niet alle loodsen kapiteins ter lange omvaart zijn geweest, de desbetreffende opleiding hebben genoten en de corresponderende verantwoordelijkheid hebben gedragen. De functies van kapitein en loods zijn dus niet volledig vergelijkbaar.

Gelet op de inmiddels ruime uitspreiding van het regime van artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 over de Belgische wetgeving is er geen aanleiding om in deze materie aan te sluiten bij daarvan afwijkende buitenlandse regimes zoals het Franse, waar de werknemer blijkbaar een nog sterkere bescherming geniet.

E) SLOTSOM

5.335. De slotsom van de kritiek van het hedendaagse recht en de belangenafweging is dat er nood is aan de opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van een zo uniform mogelijke regeling m.b.t. de persoonlijke aansprakelijkheid van gezagvoerders en schepelingen, die in de plaats komt van de huidige wildgroei van wetsbepalingen. De persoonlijke aansprakelijkheid van de schepelingen moet in de nieuwe regeling worden beperkt tot het geval waarin ernstige professionele fouten worden begaan, en dient aan te sluiten bij het gemeen arbeidsrecht.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ARTIKEL 5.16. INTERNATIONALE TOEPASSING

A) WETTEKST

5.336.

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

Artikel 5.16. Internationale toepassing

Dit Hoofdstuk is van toepassing:

1° op de aansprakelijkheid tegenover de werkgever en derden van alle aan boord van een Belgisch schip tewerkgestelde schepelingen;

2° op de aansprakelijkheid tegenover de werkgever en derden van andere schepelingen, in de mate dat deze aansprakelijkheid wordt beheerst door Belgisch recht.

B) TOELICHTING

5.337. De voorgestelde bepaling voegt inhoudelijk geen nieuwigheid in, maar is nuttig om rond de internationale toepassing van de regels betreffende de persoonlijke aansprakelijkheid van de schepeling duidelijkheid te brengen. De vigerende, ongecoördineerde Belgische wetsbepalingen zijn in dit opzicht gebrekkig.

Wat het voorgestelde 1° betreft weze herinnerd aan het bijzonder dwingend recht-statuuut van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007⁷²⁵. Het feit dat de persoonlijke aansprakelijkheid van de schepeling thans in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geregeld, mag niet leiden tot een vermindering van de bescherming van aan boord van Belgische schepen werkzame schepelingen. De hier voorgestelde bepaling heeft daarom eveneens een bijzonder dwingend recht-karakter.

Het 2° verduidelijkt dat de hier voorgestelde aansprakelijkheidsregels slechts gelden t.a.v. schepelingen tewerkgesteld aan boord van vreemde schepen, in de mate dat de aansprakelijkheid wordt beheerst door Belgisch recht. Ter zake dient in eerste instantie toepassing te worden gemaakt van de Rome I- en Rome II-Verordeningen. Voor de invoering van een regel van bijzonder dwingend recht is in dit verband geen aanleiding.

B.2. ARTIKEL 5.17. ANDERE WETGEVING

A) WETTEKST

5.338.

Artikel 5.17. Andere wetgeving

§ 1. Artikel 18 van de Wet van 3 juli 1978 betreffende de Arbeidsovereenkomsten is niet van toepassing op schepelingen.

⁷²⁵ Zie *supra*, nrs. 5.21-5.22.

§ 2. Artikel 2 van de Wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen is niet van toepassing op de in artikel 5.16, § 2 bedoelde personeelsleden.

§ 3. Onverminderd de vorige paragrafen, doet dit Hoofdstuk geen afbreuk aan de toepassing van andere wetten of decreten die de persoonlijke aansprakelijkheid regelen van bijzondere categorieën van schepelingen of andere personeelsleden die hoofdzakelijk aan boord van een varend schip tewerkgesteld zijn.

B) TOELICHTING

5.339. In de voorgestelde § 1 wordt duidelijk gemaakt dat schepelingen uitsluitend zijn onderworpen aan de in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen regeling, en dat er geen aanleiding is om toepassing te maken van artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978, ongeacht of die laatste wet als dusdanig op de betrokken rechtsverhouding van toepassing is of niet.

5.340. De voorgestelde § 2 sluit aan bij de hieronder toegelichte uitbreiding van het aansprakelijkheidsregime van het Belgisch Scheepvaartwetboek tot statutair overheidspersoneel (zie art. 5.19, § 2).

5.341. De voorgestelde § 3 heeft een signaalfunctie. Zij beoogt te attenderen op het bestaan van andere aansprakelijkheidsregels voor bijzondere categorieën van schepelingen of andere aan boord tewerkgestelde opvarenden. Het betreft inz. de volgende wettelijke regimes voor personeel in de overheidssector:

- artikel 4 van de Wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen betreffende de meldingsplicht van personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen (artikel 2 van deze wet betreffende de omvang van de aansprakelijkheid wordt door de hier voorgestelde § 2 buiten toepassing verklaard);
- Hoofdstuk V van de Wet van 5 augustus 1992 op het politieambt;
- Hoofdstuk II, Afdeling 2 van de Wet van 20 mei 1994 inzake de rechtstoestanden van het personeel van Defensie.

De gelijkschakeling van het aansprakelijkheidsstatuut van personeelsleden actief aan boord van schepen moet inz. niet zover worden doorgetrokken dat afwijkingen worden ingevoerd van de specifieke regels die gelden voor politie- en defensiepersoneel, dat eveneens aan boord van schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek tewerkgesteld kan zijn.

B.3. ARTIKEL 5.18. AFWIJKENDE BEDINGEN EN COLLECTIEVE ARBEIDSOVEREENKOMSTEN

A) WETTEKST

5.342.

Artikel 5.18. Afwijkende bedingen en collectieve arbeidsovereenkomsten

§ 1. Bedingen die afwijken van dit Hoofdstuk zijn nietig.

§ 2. In afwijking van § 1 kan de in artikel 5.19, § 1 bepaalde aansprakelijkheid van de schepeling tegenover de werkgever worden gewijzigd door een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard.

B) TOELICHTING

5.343. De voorgestelde bepaling is een helderder herformulering van artikel 18, derde lid van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 en artikel 49, derde lid van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

5.344. Wat § 2 betreft valt te noteren dat bijzondere bepalingen over de aansprakelijkheid van de zeeman ingeval van verboden inlading van eigen koopwaar, alcoholische dranken of verboden voorwerpen momenteel zijn opgenomen in de “Gemeenschappelijke bepalingen aan de collectieve arbeidsovereenkomst voor officieren en scheepsgezellen ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij”, vastgesteld bij CAO van 8 mei 2003 (art. 1-2).

5.345. Te noteren valt dat § 2 van het voorgestelde wetsartikel, dat in wezen bestaand recht herneemt, impliceert dat de afwijkingsmogelijkheid niet bestaat t.a.v. personeel dat niet onder de CAO-Wet valt. Binnen de context van het Belgisch Scheepvaartwetboek is een principiële kritiek van deze beperking niet aan de orde.

B.4. ARTIKEL 5.19. PERSOONLIJKE AANSPRAKELIJKHEID

A) WETTEKST

5.346.

Artikel 5.19. Persoonlijke aansprakelijkheid

§ 1. Ingeval de schepeling bij de uitvoering van zijn scheepsarbeidsovereenkomst de werkgever of derden schade berokkent, is hij enkel aansprakelijk voor zijn opzettelijke fout en zijn zware fout.

Voor lichte fout is hij enkel aansprakelijk als die bij hem eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt.

De in de voorgaande leden bepaalde aansprakelijkheid geldt ongeacht de taak in verband waarmee de fout werd begaan.

§ 2. Paragraaf 1 is eveneens van toepassing op personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen, wier toestand statutair geregeld is, en die hun dienst hoofdzakelijk verrichten aan boord van een varend schip.

B) TOELICHTING

5.347. De voorgestelde bepaling tracht de huidige, disparate maar ook lacuneuze wettelijke regeling van de persoonlijke aansprakelijkheid van schepelingen te codificeren door één enkele regeling in te voeren die arbeid aan boord van schepen zo breed mogelijk dekt.

De nieuwe regeling komt in de plaats van artikel 46, § 4 van de Zeewet en van artikel 49 van de Arbeidsovereenkomst Koopvaardij 2007, welke beide door de Invoeringswet zullen worden

opgeheven. De in de Zeewet opgenomen oude zeerechtelijke aansprakelijkheidsregelen en artikel 253, tweede lid i.v.m. aanvaringen verdwijnen eveneens.

De nieuwe bepaling vult de regeling van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003, waarin de persoonlijke aansprakelijkheid van de zeevisser niet is geregeld, aan, en geeft daarmee gevolg aan een eerdere opmerking van de Raad van State⁷²⁶. De bijzondere aansprakelijkheidsregeling van de laatste wet m.b.t. boetes blijft gelet op de specifieke context van de sector echter behouden.

Onder het toepassingsgebied van de nieuwe regeling worden ook schepelingen gevat waarvan de toestand niet wordt beheerst door de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 of de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 zoals, na de opheffing van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936, schepelingen werkzaam aan boord van binnenschepen.

5.348. De nieuwe regeling geldt alleen voor personeelsleden, derhalve niet voor zelfstandig optredende gezagvoerders-eigenaars⁷²⁷.

5.349. De regeling betreft uiteraard niet de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de schepelingen.

5.350. De formulering van het eerste en het tweede lid van § 1 is sterk geïnspireerd door artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 en de daaraan verwante bijzondere wettelijke regelingen, waaronder artikel 49 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007. De in verband met de algemene basisregeling uit 1978 ontwikkelde rechtspraak en rechtsleer zijn derhalve ook relevant bij de uitlegging van de hier voorgestelde regeling. Zo impliceert het plegen van een misdrijf niet noodzakelijk dat in de zin van de voorgestelde bepaling een zware fout werd begaan.

Op te merken valt dat de in § 1 opgenomen aansprakelijkheidsregeling geldt ongeacht de fout wordt gepleegd of de schade wordt berokkend aan boord dan wel aan de wal, tijdens het varen dan wel in de haven.

Voorts geldt de regeling voor aansprakelijkheid zowel tegenover de scheepseigenaar, als tegenover de reder, de scheepsgebruiker en derden. Het is zonder belang of de schepeling tewerkgesteld is door de scheepseigenaar of de reder. Door het hierboven toegelichte artikel 5.18, § 2 wordt de mogelijkheid geopend om de aansprakelijkheid van de schepeling tegenover beide categorieën afwijkend te regelen bij algemeen verbindend verklaarde CAO.

5.351. De regeling in het derde lid van § 1 is een belangrijke specificatie t.a.v. de schepelingen, inz. de kapiteins, die o.m. ook belast zijn met taken als vertegenwoordiger van de scheepseigenaar, de reder en het openbaar gezag. Zonder de hier toegevoegde precisering zou men in bepaalde gevallen kunnen argumenteren dat de betrokkene zijn fout niet heeft begaan als werknemer, maar wel in een andere hoedanigheid, inz. deze als lasthebber, waarvoor de wettelijke bescherming dan niet geldt. De voorgestelde bepaling gewaagt van “taken” en verwijst daarmee, wat de kapiteins en ook andere soorten gezagvoerders betreft, naar het hierboven toegelichte artikel 5.6. De voorgestelde regeling bevestigt de dominantie van het werknemersstatuut van de kapitein, welke ook in andere bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt vooropgesteld (zie inz. art. 5.7).

⁷²⁶ Zie *supra*, nr. 5.293.

⁷²⁷ Zie *supra*, nrs. 5.294 en 5.325.

De gelijkschakeling ligt bovendien in de logische lijn van de eerder verantwoorde afschaffing van de thans in de Zeewet opgenomen, ongecoördineerde en zelfs verwarrende bijzondere aansprakelijkheidsregelen betreffende de kapitein.

In hetzelfde verband weze beklemtoond dat de aansprakelijkheid van de kapitein die zijn vertegenwoordigingsbevoegdheid heeft overschreden, uitsluitend wordt geregeld door het hier besproken artikel. Er is dus geen sprake van persoonlijke gehoudenheid van de kapitein conform bepalingen in die zin in sommige buitenlandse maritieme wetten⁷²⁸. Dit belet uiteraard niet dat de kapitein gebonden is door en aansprakelijkheid draagt i.v.m. buiten de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst gestelde handelingen.

5.352. Overeenkomstig geldend Belgisch en Frans recht kan de kapitein zelf niet worden beschouwd als aansteller van de schepelingen en de loods in de zin van artikel 1384 B.W. Het is echter onnodig deze evidente regel in het wetboek te bevestigen.

5.353. Door § 2 wordt de regeling van § 1 betreffende de persoonlijke aansprakelijkheid van de schepeling mede van toepassing verklaard op statutair tewerkgestelde personeelsleden. Deze zijn niet door een arbeidsovereenkomst verbonden en vallen derhalve buiten de definitie van het begrip schepeling opgenomen in artikel 5.1, 2°. Momenteel wordt hun toestand geregeld door de hierboven besproken Wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen⁷²⁹.

Ofschoon de in artikel 2 van die wet opgenomen regeling van de persoonlijke aansprakelijkheid van het personeelslid is afgestemd op die van artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978, is het wenselijk om ook de bedoelde statutair tewerkgestelde personeelsleden die hun dienst hoofdzakelijk aan boord van een varend schip verrichten, onder de regeling van het Belgisch Scheepvaartwetboek te doen ressorteren.

De eerste reden is dat één van de primordiale doelstellingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek is om het rechtstatuut van de scheepvaart zo eenvormig en omvattend mogelijk te regelen, en de eerder reeds door de Belgische wetgever ingezette stroomlijning van het statuut van private en publieke schepen stelselmatig door te zetten⁷³⁰. In dit verband moet eraan worden herinnerd dat het huidige artikel 46, § 4 van de Zeewet weliswaar mede van toepassing is verklaard op overheidsvaartuigen, maar alleen geldt voor aan boord van die vaartuigen tewerkgestelde aangestelden verbonden door een arbeidsovereenkomst⁷³¹. De regeling van artikel 49 van de Arbeidsovereenkomstenwet Koopvaardij geldt expliciet alleen voor schepelingen aan boord van met winstoogmerk geëxploiteerde schepen⁷³². De uniformisering van het statuut van schepen vergt principieel dat ook de in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen regeling m.b.t. de persoonlijke aansprakelijkheid van opvarende personeelsleden een zo breed mogelijk toepassingsgebied heeft.

Ten tweede is het van belang ook de reeds besproken specificatie opgenomen in het derde lid van artikel 5.19, § 1 van toepassing te verklaren op statutair tewerkgestelde personeelsleden werkzaam aan boord van schepen. Indien ervoor zou worden geopteerd om hun toestand beheerst te laten door artikel 2 van de voormelde Wet van 10 februari 2003, zou dit resultaat niet kunnen worden bereikt.

⁷²⁸ Zie en vgl. § 533(2) HGB; art. 8:262.2 NBW; ook art. 139 van het Noors Maritiem Wetboek.

⁷²⁹ Zie *supra*, nrs. 5.308-5.309.

⁷³⁰ Zie Blauwboek 1, 180, nr. 1.217.

⁷³¹ Zie *supra*, nr. 5.292.

⁷³² Zie *supra*, nr. 5.16.

5.354. Anders dan in artikel 46, § 4 van de Zeewet wordt in de hier voorgestelde § 2 niet speciaal vermeld dat het bijzondere aansprakelijkheidsregime ook geldt voor aangestelden van de hulpverlener. Wanneer deze aangestelden schepelingen of personeelsleden bedoeld in § 2 zijn, is het regime van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek uit zichzelf van toepassing en behoeft dit geen bijkomende bevestiging. Evenmin is er aanleiding om daarbij een onderscheid te maken naargelang de hulp wordt verleend vanop een schip of niet. T.a.v. andere aangestelden van de hulpverlener is er geen enkele reden om af te wijken van het gemeen recht.

5.355. Een bijzonder regeling m.b.t. verjaring is niet nodig. De verjaring blijft geregeld door het toepasselijke arbeidsovereenkomstenrecht⁷³³.

B.5. ARTIKEL 5.20. INHOUDINGEN OP HET LOON

A) WETTEKST

5.356.

Artikel 5.20. Inhoudingen op het loon

De werkgever kan de vergoedingen en de schadeloosstellingen die hem krachtens dit Hoofdstuk verschuldigd zijn en die na de feiten met de schepeling zijn overeengekomen of door de rechter zijn vastgesteld, op het loon inhouden onder de voorwaarden bepaald bij artikel 23 van de Wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers.

B) TOELICHTING

5.357. In deze bepaling wordt de regeling hernomen die vervat ligt in artikel 18, vierde lid van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 en in artikel 49, vierde lid van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

⁷³³ Zie art. 59 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003; art. 77 Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007; art. 15 Arbeidsovereenkomstenwet 1978; zie ook *supra*, nr. 5.272.

5. WETTEKST

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 5.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

- 1° “scheepsarbeidsovereenkomst”: de arbeidsovereenkomst waarbij een werknemer zich ertoe verbindt om arbeid te verrichten aan boord van een schip;
- 2° “schepeling”: elke werknemer verbonden door een scheepsarbeidsovereenkomst;
- 3° “gezagvoerder”: elke persoon aan wie het bevel over het schip is toevertrouwd of die dit bevel feitelijk voert;
- 4° “kapitein”: de gezagvoerder van een zeeschip, met uitzondering van een zeeschip bestemd of gewoonlijk gebruikt voor visserij of niet bedrijfs- of beroepsmatige pleziervaart.

Artikel 5.2. Afwijkingen

De Koning kan:

- 1° bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten voor door Hem aangeduide bijzondere scheepsarbeidsovereenkomsten, schepelingen, gezagvoerders of kapiteins buiten toepassing verklaren;
- 2° de begrippen scheepsarbeidsovereenkomst, schepeling, gezagvoerder en kapitein nader of, waar noodzakelijk met het oog op de toepassing van door Hem aangeduide bepalingen, afwijkend omschrijven;

TITEL 4 – SCHEPELINGEN

Hoofdstuk 1 – Scheepsarbeid

Artikel 5.3. Toepasselijke wetgeving

§ 1. De scheepsarbeidsovereenkomst wordt beheerst door, naargelang het geval:

- 1° de Wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser;
- 2° Titel VI van de Wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen.

§ 2. Op scheepsarbeidsovereenkomsten waarop geen van de in § 1 bedoelde wetten van toepassing is, is de Wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten van toepassing.

Hoofdstuk 2 – Gezagvoerders

Artikel 5.4. Internationale toepassing

§ 1. De bepalingen van dit Hoofdstuk zijn van toepassing op alle gezagvoerders van Belgische schepen.

§ 2. De artikelen 5.10, 5.12, 5.13 en 5.14 zijn van toepassing op de rechtspleging in België.

§ 3. De taken en bevoegdheden van gezagvoerders van vreemde schepen en de vraag of zij de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker jegens derden kunnen binden, worden beheerst door:

1° het recht van de Staat van rompbevrachtingsregistratie op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt;

2° bij gebreke van rompbevrachtingsregistratie, door het recht van de Staat waar het schip geregistreerd of teboekgesteld is op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt;

3° bij gebreke van registratie of teboekstelling, door het recht van de Staat waar op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt de thuishaven van het schip is gelegen;

4° bij gebreke van een thuishaven, door het recht van de Staat waar het schip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die Staat niet kan worden vastgesteld, door het recht van de Staat waar het schip zich bevindt op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt.

Ingeval uit de toepassing van het eerste lid geen binding van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker jegens de derde volgt, wordt, zo dat wel tot binding leidt, het recht toegepast van de Staat in de wateren waarvan het schip zich bevond op het ogenblik van de levering van het goed of de dienst.

Artikel 5.5. Andere wetgeving

§ 1. De op de scheepsarbeidsovereenkomst van de gezagvoerder toepasselijke wetgeving wordt bepaald overeenkomstig artikel 5.3.

§ 2. Artikel 108 van het Wetboek van internationaal privaatrecht is niet op de vertegenwoordiging door de gezagvoerder van toepassing.

§ 3. De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de zaakwaarneming zijn niet van toepassing op de handelingen die de door een scheepsarbeidsovereenkomst verbonden gezagvoerder stelt overeenkomstig artikel 5.8, § 1, 3°.

§ 4. De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving zijn niet van toepassing op de vertegenwoordiging door de kapitein bedoeld in artikel 5.8, § 2, 1°.

Artikel 5.6. Afwijkende bedingen

§ 1. Nietig zijn de bedingen in een scheepsarbeidsovereenkomst of een andere overeenkomst die:

- 1° de gezagvoerder ontheffen van één of meer van de in artikel 5.8 bepaalde taken;
- 2° de in de artikelen 5.8, 5.9 en 5.10 bepaalde vertegenwoordigingsbevoegdheden van de gezagvoerder tenietdoen of beperken;
- 3° de door andere wetten of besluiten aan de gezagvoerder toegekende bevoegdheden tenietdoen of beperken.

§ 2. Paragraaf 1 geldt niet voor:

1° door de werkgever en de gezagvoerder overeengekomen bedingen waardoor de taken van deze laatste in verband met de behartiging van de belangen van de scheepseigenaar en de reder worden bepaald of waarin de bevoegdheid van de kapitein om overeenkomstig artikel 5.9, § 1, 4° en § 7 volmachten te ontvangen van een scheepsgebruiker, een ladingbelanghebbende of een opvarende wordt tenietgedaan of beperkt;

2° door de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker wettig met de ladingbelanghebbenden gesloten overeenkomsten waarin de taken van de gezagvoerder in verband met de behartiging van de belangen van de lading worden bepaald;

3° bevrachtingovereenkomsten waarin de rechtsverhouding tussen de gezagvoerder en de onderscheiden partijen bij die overeenkomst worden bepaald.

De in het eerste lid, onder 2° en 3° bedoelde overeenkomsten zijn de gezagvoerder slechts tegenstelbaar zodra ze hem werden meegedeeld.

Artikel 5.7. Rechtspositie

De overeenkomst waarbij de gezagvoerder zich er tegenover een scheepseigenaar of reder toe verbindt om tegen betaling van een loon het bevel te voeren over een schip, is een scheepsarbeidsovereenkomst.

Artikel 5.8. Taken

§ 1. Overeenkomstig de in dit Wetboek en andere toepasselijke wetgeving bepaalde regelen en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en de gebruiken, waaronder het goed zeemanschap, is de gezagvoerder in het bijzonder belast met:

1° het beheer van het schip en de leiding van de navigatie;

2° de uitoefening van het gezag over de opvarenden en in het bijzonder over de schepelingen;

3° het behartigen van de belangen van de scheepseigenaar en de reder alsmede, waar noodzakelijk, deze van de scheepsgebruikers, de ladingbelanghebbenden en de opvarenden;

4° het voeren van de vereiste scheepsboeken, het aan boord hebben en beheren van de vereiste scheepsdocumenten, en het opstellen, afgeven en in ontvangst nemen, ter nakoming van bestaande verbintenissen of ter bewaring van recht, van vervoerdocumenten, verklaringen, voorbehouden en andere akten;

5° het afleggen van scheepsverklaringen;

6° zorg ten overstaan van het behoud en de bescherming van het milieu.

§ 2. Overeenkomstig de in dit Wetboek en andere toepasselijke wetgeving bepaalde regelen is de kapitein in het bijzonder belast met:

1° het stellen van rechtshandelingen voor rekening van de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker;

- 2° het optreden in rechte voor rekening van de scheepseigenaar en de reder;
- 3° het optreden als openbaar ambtenaar in burgerlijke zaken;
- 4° het uitoefenen van tucht- en strafrechtelijke bevoegdheden.

Artikel 5.9. Vertegenwoordiging

§ 1. De kapitein is bevoegd om de in artikel 5.8, § 2, 1° bedoelde rechtshandelingen te stellen:

- 1° in dringende gevallen, met het oog op de bewaring van de rechten van de belanghebbende partijen;
- 2° in andere gevallen, indien hij van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker geen of geen tijdige onderrichtingen kon verkrijgen en hij de rechtshandeling, desgevallend een daad van beschikking, noodzakelijk acht voor het beheer van het schip, de goede afloop van de reis, in het belang van de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker, de ladingbelanghebbenden of de opvarenden, of met het oog op het behoud of de bescherming van het milieu;
- 3° ingeval hij daartoe machtiging ontvangt van de rechter, de consul of een andere bevoegde overheid;
- 4° ingeval hij daartoe een uitdrukkelijke volmacht ontvangt;
- 5° in andere door of krachtens de wet bepaalde gevallen.

§ 2. De kapitein is ertoe verplicht om aan de derden waarmee hij handelt kennis te geven van zijn hoedanigheid als kapitein en van hetzij de naam van de scheepseigenaar, hetzij de naam van het schip.

§ 3. Op voorwaarde dat het door § 2 opgelegde voorschrift wordt nageleefd, worden de in § 1 bedoelde rechtshandelingen gesteld voor rekening van de partij die door de kapitein werd vertegenwoordigd.

Deze partij is ertoe gehouden:

- 1° de verbintenissen na te komen die uit de rechtshandeling voortvloeien, tenzij de derde ervan op de hoogte was of behoorde te zijn dat de kapitein onbevoegd handelde;
- 2° aan de kapitein de door hem betaalde voorschotten en kosten te vergoeden.

De scheepseigenaar staat voor de verbintenissen aangegaan door de kapitein in overeenkomstig artikel [...].

De kapitein staat voor de door hem onbevoegd gestelde handelingen in binnen de perken van zijn persoonlijke aansprakelijkheid.

§ 4. Aan de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt geen afbreuk gedaan door de aanduiding door de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker van een scheepsagent.

§ 5. In afwijking van artikel 5.5, § 3, zijn de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving, voor zover de partijen geen afwijkend beding zijn overeengekomen, van toepassing op de vertegenwoordiging bedoeld in § 1, 4° of op de uitdrukkelijke volmachten die de kapitein desgevallend ontvangt van een ladingbelanghebbende of een opvarende.

§ 6. De paragrafen 2, 3, 4 en 5 zijn van overeenkomstige toepassing op de vertegenwoordiging bij het stellen van rechtshandelingen in uitvoering van artikel 5.8, § 1, 4°.

§ 7. Buiten het geval bedoeld in artikel 5.8, § 1, 4° kunnen andere gezagvoerders dan de kapitein ter uitoefening van hun in artikel 5.8, § 1, 3° bepaalde taak voor rekening van de belanghebbenden rechtshandelingen stellen overeenkomstig het gemeen recht.

Artikel 5.10. Vertegenwoordiging in rechte

§ 1. De kapitein is bevoegd om de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker in rechte te vertegenwoordigen als eiser of verweerder in alle zaken die het schip betreffen waarover hij het bevel voert of die met het door hem, desgevallend eerder, over dat schip gevoerde bevel verband houden.

Als eiser kan de kapitein evenwel slechts optreden in de gevallen bedoeld in artikel 5.9, § 1.

Op straffe van nietigheid moeten in de gedinginleidende akte de hoedanigheid van kapitein en de naam van het betrokken schip worden vermeld.

Tenzij de kapitein in de door hem uitgebrachte gedinginleidende akte verklaart op te treden voor de reder of de scheepsgebruiker, en diens naam en woonplaats of zetel vermeldt, wordt hij onweerlegbaar vermoed op te treden voor de scheepseigenaar.

Behoudens andersluidende vermelding, met opgave van naam en woonplaats of zetel van de aangesproken reder of scheepsgebruiker, wordt onweerlegbaar vermoed dat in een aan de kapitein als verweerder gerichte gedinginleidende akte de scheepseigenaar wordt aangesproken.

De kapitein geeft van de door en tegen hem als vertegenwoordiger ingeleide gedingen zo spoedig mogelijk kennis aan de partij of de partijen voor wie hij in rechte optreedt, welke het geding te allen tijde in eigen naam kunnen verderzetten.

§ 2. Door of tegen de kapitein als vertegenwoordiger verkregen vonnissen worden geacht te zijn verkregen door of tegen de partij voor wie hij in rechte is opgetreden.

§ 3. Andere gezagvoerders dan de kapitein kunnen slechts gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid uitoefenen overeenkomstig het gemeen recht.

Artikel 5.11. Inlichtingen, onderrichtingen en rekenschap

§ 1. De gezagvoerder is ertoe verplicht de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker en de andere belanghebbenden:

1° met het oog op het stellen van de in artikel 5.8, § 1, 3° en § 2, 1° en 2° bedoelde handelingen, waar nodig en indien mogelijk, om onderrichtingen te verzoeken en met hen te overleggen;

2° van de door hem gestelde handelingen op de hoogte te brengen.

§ 2. De gezagvoerder is ertoe verplicht om van zijn bevelvoering, en in het bijzonder van de door hem gestelde handelingen bedoeld in artikel 5.8, § 1, 3° en § 2, 1° en 2°, aan zijn werkgever rekenschap af te leggen.

Artikel 5.12. Scheepsboeken en -akten

§ 1. De scheepseigenaar, de reder en de gezagvoerder moeten aan alle belanghebbenden inzage te verlenen van de scheepsboeken en de door de gezagvoerder opgestelde akten en er, tegen vergoeding, een afschrift van verstrekken.

§ 2. Door of krachtens de wet vereiste en regelmatig gevoerde scheepsboeken kunnen door de rechter als bewijsmiddel worden aangenomen, ongeacht of de partijen handelaar zijn en of de zaak een handelsverbintenis betreft.

Uit onregelmatig gevoerde scheepsboeken kan de rechter in alle gevallen feitelijke vermoedens afleiden.

De artikelen 1329 en 1330 van het Burgerlijk Wetboek en de artikelen 20 tot 24 van Boek I van het Wetboek van Koophandel zijn niet op de scheepsboeken van toepassing.

Artikel 5.13. Scheepsverklaringen

§ 1. Ongeacht de nationaliteit of het land van registratie of teboekstelling van het schip en onverminderd de bevoegdheid van vreemde consuls, kan de gezagvoerder, naar aanleiding van een scheepvaartongeval of een averij, in België een scheepsverklaring afleggen voor de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel onder het rechtsgebied waarvan de aangelopen haven ressorteert.

§ 2. De gezagvoerder van een Belgisch schip kan, naar aanleiding van een scheepvaartvoerval of een averij, in het buitenland een scheepsverklaring afleggen voor de Belgische consul of voor de bevoegde overheid.

§ 3. Op verzoek van elke belanghebbende kan de rechter de gezagvoerder gelasten:

1° een scheepsverklaring af te leggen voor zijn ambt of de door hem aangeduide openbare ambtenaar of deskundige;

2° aan de scheepsverklaring een afschrift of een uittreksel toe te voegen van het scheepsdagboek of andere scheepsboeken.

De rechter kan onder meer de plaats bepalen waar de scheepsverklaring moet worden afgelegd, en de termijn waarbinnen dit moet gebeuren.

§ 4. Tenzij de rechter beveelt dat de scheepsverklaring door de gezagvoerder persoonlijk en mondeling wordt afgelegd, kan de gezagvoerder, een scheepsagent of een andere gemachtigde een schriftelijke scheepsverklaring neerleggen.

§ 5. De scheepsverklaring kan worden afgelegd in de Duits, Engelse, Franse of Nederlandse taal.

§ 6. De scheepseigenaar, de reder en de gezagvoerder moeten aan alle belanghebbenden inzage verlenen van de scheepsverklaring en er, tegen vergoeding, een afschrift van verstrekken.

§ 7. Behoudens in de mate dat zij een weergave inhoudt van een regelmatig gevoerd scheepsboek bedoeld in artikel 5.12, § 2, in welk geval de aldaar bepaalde bewijsregeling geldt, wordt de bewijswaarde van de scheepsverklaring door de rechter vrij beoordeeld.

De rechter kan bij de beoordeling onder meer rekening houden met de gelding en de vervulling van formaliteiten, met het tijdstip waarop de scheepsverklaring werd afgelegd,

met de toevoegde stukken en met de bevestiging van de inhoud door andere schepelingen of opvarenden.

§ 8. De voorgaande paragrafen gelden onverminderd de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het bewijs.

De rechter kan de gezagvoerder, de opvarenden en andere belanghebbenden verhoren overeenkomstig de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het verhoor van partijen.

Deskundigen kunnen verklaringen van de gezagvoerder, de opvarenden en andere belanghebbenden opnemen, welke gelden als inlichting.

Artikel 5.14. Betekeningen

§ 1. Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker, in zaken betreffende het betrokken schip of de betrokken reis worden gedaan:

1° aan de persoon, door terhandstelling van de akte aan de gezagvoerder, al dan niet aan boord van het schip;

2° indien zij niet aan de persoon kan worden gedaan, door terhandstelling aan een andere schepeling of aangestelde aan boord van het schip.

§ 2. Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan de kapitein in de zaken bedoeld in artikel 5.10 eveneens op de in § 1 bedoelde wijze worden gedaan.

§ 3. Voor de toepassing van artikel 34 van het Gerechtelijk Wetboek wordt de gezagvoerder geacht een aangestelde te zijn van zowel de scheepseigenaar, de reder als de scheepsgebruiker.

§ 4. De kapitein wordt geacht aan boord van het schip een verblijfplaats in de zin van artikel 36 van het Gerechtelijk Wetboek te hebben.

Het afschrift van de aan deze verblijfplaats betekende akte kan steeds ter hand worden gesteld van een andere schepeling die zich aan boord bevindt.

Artikel 5.15. Verjaring

Onverminderd andere toepasselijke bepalingen, verjaren vorderingen van de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker en de gezagvoerder in verband met de uitvoering van de in artikel 5.8 bedoelde taken:

1° ingeval de gezagvoerder was verbonden door een scheepsarbeidsovereenkomst, overeenkomstig de daarop toepasselijke verjaringsregels;

2° in andere gevallen, door verloop van twee jaar na het eindigen van de dienst van de gezagvoerder aan boord van het betrokken schip.

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

Artikel 5.16. Internationale toepassing

Dit Hoofdstuk is van toepassing:

1° op de aansprakelijkheid tegenover de werkgever en derden van alle aan boord van een Belgisch schip tewerkgestelde schepelingen;

2° op de aansprakelijkheid tegenover de werkgever en derden van andere schepelingen, in de mate dat deze aansprakelijkheid wordt beheerst door Belgisch recht.

Artikel 5.17. Andere wetgeving

§ 1. Artikel 18 van de Wet van 3 juli 1978 betreffende de Arbeidsovereenkomsten is niet van toepassing op schepelingen.

§ 2. Artikel 2 van de Wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen is niet van toepassing op de in artikel 5.16, § 2 bedoelde personeelsleden.

§ 3. Onverminderd de vorige paragrafen, doet dit Hoofdstuk geen afbreuk aan de toepassing van andere wetten of decreten die de persoonlijke aansprakelijkheid regelen van bijzondere categorieën van schepelingen of andere personeelsleden die hoofdzakelijk aan boord van een varend schip tewerkgesteld zijn.

Artikel 5.18. Afwijkende bedingen en collectieve arbeidsovereenkomsten

§ 1. Bedingen die afwijken van dit Hoofdstuk zijn nietig.

§ 2. In afwijking van § 1 kan de in artikel 5.19, § 1 bepaalde aansprakelijkheid van de schepeling tegenover de werkgever worden gewijzigd door een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard.

Artikel 5.19. Persoonlijke aansprakelijkheid

§ 1. Ingeval de schepeling bij de uitvoering van zijn scheepsarbeidsovereenkomst de werkgever of derden schade berokkent, is hij enkel aansprakelijk voor zijn opzettelijke fout en zijn zware fout.

Voor lichte fout is hij enkel aansprakelijk als die bij hem eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt.

De in de voorgaande leden bepaalde aansprakelijkheid geldt ongeacht de taak in verband waarmee de fout werd begaan.

§ 2. Paragraaf 1 is eveneens van toepassing op personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen, wier toestand statutair geregeld is, en die hun dienst hoofdzakelijk verrichten aan boord van een varend schip.

Artikel 5.20. Inhoudingen op het loon

De werkgever kan de vergoedingen en de schadeloosstellingen die hem krachtens dit Hoofdstuk verschuldigd zijn en die na de feiten met de schepeling zijn overeengekomen of door de rechter zijn vastgesteld, op het loon inhouden onder de voorwaarden bepaald bij artikel 23 van de Wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers.

De Commissie Maritiem Recht bereidt een volledige herziening van het Belgisch scheepvaartrecht voor. Dit vijfde Blauwboek bevat bepalingen over schepelingen (definities, scheepsarbeidsovereenkomsten, aansprakelijkheid van de schepelingen). Het maakt deel uit van een reeks Blauwboeken die dienen bij een publieke consultatie van alle betrokkenen uit het scheepvaart-, haven- en rechtsbedrijf. Het heeft een blijvende waarde voor de latere uitlegging van het nieuwe wetboek.



www.zeerecht.be
www.droitmaritime.be